



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.30/194  
15 mars 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-SEPTIÈME SESSION  
(20-23 février 2001)**

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Paragraphes</u>
Participation .....	1 - 5
Adoption de l'ordre du jour .....	6
Élection du bureau.....	7
Activités d'organes de la CEE et d'autres organismes de l'ONU intéressant le Groupe de travail.....	8 - 11
Activités d'autres organisations intéressant le Groupe de travail.....	12 - 15
Situation des accords et conventions internationaux dans le domaine de la facilitation du passage des frontières.....	16 - 17
Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, 1982 ("Convention sur l'harmonisation") .....	18 - 23
Projet de convention CEE-ONU relative à un régime de transit douanier international pour les marchandises transportées par chemin de fer .....	24 - 25

Convention douanière relative au transport international de marchandises  
sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR de 1975)

a)	État de la Convention.....	26 - 31
b)	Révision de la Convention	
i)	Adoption de propositions d'amendement et d'exemples de meilleures pratiques dans le cadre de la Phase II du processus de révision TIR.....	32 - 34
ii)	Préparation de la Phase III du processus de révision TIR.....	35 - 43
c)	Élargissement du champ d'application de la Convention.....	44 - 45
d)	Application de la Convention.....	46
i)	Règlement des demandes de paiement .....	47 - 50
ii)	Rétablissement de la garantie pour les marchandises sensibles et autres marchandises exclues.....	51 - 55
iii)	Procédures applicables en cas de suspension d'une opération TIR.....	56 - 58
iv)	Transport de conteneurs, de semi-remorques ou de remorques sans tracteur .....	59 - 61
v)	Escorte de véhicules routiers .....	62 - 64
vi)	Transport d'immigrants illégaux.....	65 - 67
vii)	Mesures visant à réduire le nombre de carnets TIR perdus, volés et falsifiés.....	68 - 73
viii)	Application de l'article 38 de la Convention.....	74 - 76
ix)	Répertoire international des points de contact TIR .....	77 - 78
x)	Manuel TIR.....	79 - 80
xi)	Autres questions.....	81
	Prévention de l'utilisation abusive des systèmes de transit douanier par des contrebandiers.....	82 - 83
	Questions diverses	
a)	Dates des prochaines sessions.....	84 - 85
b)	Restriction à la distribution des documents .....	86
	Adoption du rapport.....	87

## **RAPPORT**

### **PARTICIPATION**

1. Le Groupe de travail a tenu sa quatre-vingt-dix-septième session du 20 au 23 février 2001.
2. Ont participé à la session des représentants des pays suivants : Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, ex-République yougoslave de Macédoine, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Iran, Italie, Kazakhstan, Lettonie, Lituanie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie, Ukraine et Yougoslavie. La Communauté européenne (CE) était également représentée.
3. La Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) était représentée.
4. L'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) était également représentée.
5. 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**

6. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat (TRANS/WP.30/193).

### **ÉLECTION DU BUREAU**

7. M. F. Paroissin (France) a été réélu Président du Groupe de travail pour ses sessions de 2001.

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

Document : Document de la CEE-ONU sur les accords et conventions internationaux dans le domaine des transports.

8. Le Groupe de travail a été informé des résultats de la soixante-troisième session du Comité des transports intérieurs (CTI), tenue du 13 au 15 février 2001.
9. Le Comité s'était félicité des travaux qui avaient été accomplis par le Groupe de travail au titre de la phase II du processus de révision TIR. Il avait décidé de prolonger pour l'année 2001 le mandat du Groupe d'experts chargé des questions relatives à l'informatisation du régime TIR dans le cadre du processus de révision TIR. Il avait entériné l'avis du Groupe de travail selon lequel la couverture de garantie pour les marchandises sensibles sur le territoire de la Communauté européenne devait être rétablie dès que possible.

10. En ce qui concerne la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (1982), le Comité avait partagé l'avis du Comité de gestion selon lequel les travaux relatifs à une nouvelle annexe 8 à la Convention et à ses annexes techniques sur les formalités de passage des frontières pour les transports routiers internationaux devraient être menés à bien dès que possible.

11. En ce qui concerne le projet de Convention relative à un régime de transit douanier international pour les marchandises transportées par chemin de fer, le Comité avait pris note des deux projets de convention mis sous forme finale par le Groupe de travail. Celui-ci a été prié de revoir le projet de convention fondé sur la lettre de voiture SMGS et d'en présenter le texte définitif à la prochaine session du Comité.

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

12. Le Groupe de travail a été informé des activités récentes de la Direction générale de la fiscalité et de l'Union douanière de la Commission européenne (DG TAXUD). Il a noté que le processus de réforme législative relatif aux régimes de transit communautaire et commun avait pris fin en décembre 2000. Le texte correspondant a été publié au *Journal officiel des Communautés européennes* (L 9 du 12 janvier 2001, Décision 1/2000 relative au régime de transit commun, et L 330 du 27 décembre 2000, Règlement de la Commission relatif au régime de transit communautaire).

13. Une petite partie des formalités de transit réformées était entrée en vigueur au 1er janvier 2001; la majeure partie entrerait en vigueur le 1er juillet 2001. Il était prévu d'organiser en avril 2001 à Gdansk (Pologne) un séminaire pour tous les pays de la zone de transit commun afin de réfléchir à l'application uniforme de la réforme du régime correspondant. Un manuel avait aussi été élaboré à cette fin.

14. Parmi les autres questions qui restaient à résoudre dans le cadre de la réforme des régimes de transit communautaire et commun figuraient celles relatives à l'emploi des données supplémentaires telles que le code selon le système harmonisé et la valeur des marchandises ainsi que la réforme du transit ferroviaire.

15. Le nouveau système de transit informatisé (NSTI) était aujourd'hui entré dans la phase initiale d'application regroupant sept pays. La prochaine étape débiterait cette année et engloberait davantage de pays.

### **SITUATION DES ACCORDS ET CONVENTIONS INTERNATIONAUX DANS LE DOMAINE DE LA FACILITATION DU PASSAGE DES FRONTIÈRES**

Document : Document de la CEE-ONU sur les accords et conventions internationaux dans le domaine des transports.

16. Le Groupe de travail a été informé qu'un rapport sur la situation des accords et conventions internationaux qu'il administre dans le domaine de la facilitation du passage des frontières figurait dans le document établi par le secrétariat pour rendre compte de l'état des 55 accords et conventions CEE-ONU administrés par cette organisation dans le domaine des transports.

17. On trouvera sur le site Web pertinent de la CEE-ONU des renseignements constamment mis à jour sur la situation et le champ d'application de ces conventions et accords ([www.unece.org/trans/new\\_tir/conventions/list.htm](http://www.unece.org/trans/new_tir/conventions/list.htm)).

### **CONVENTION INTERNATIONALE SUR L'HARMONISATION DES CONTRÔLES DES MARCHANDISES AUX FRONTIÈRES, 1982 ("Convention sur l'harmonisation")**

Document : ECE/TRANS/55.

#### Préparation d'une nouvelle annexe sur la rationalisation des formalités de passage des frontières

Documents : ECE/TRANS/136; TRANS/WP.30/AC.3/8; TRANS/WP.30/192; TRANS/WP.30/2000/16; TRANS/WP.30/2000/11.

18. Le Groupe de travail a pris note des conclusions de la quatrième session du Comité de gestion de la "Convention sur l'harmonisation" (18 et 20 octobre 2000). Le Comité de gestion avait souscrit aux conclusions générales du Groupe de travail et de ses groupes d'experts au sujet d'une nouvelle annexe 8 à la Convention, portant sur la rationalisation des formalités de passage des frontières. Il avait décidé d'examiner et, éventuellement, d'adopter ce projet d'annexe, accompagné de ses appendices techniques, à sa prochaine session prévue en octobre 2001 (TRANS/WP.30/AC.3/8, par. 12 à 22; TRANS/WP.30/192, par. 10 à 13).

19. Le Groupe de travail a été informé des progrès accomplis par le secrétariat dans l'élaboration des appendices techniques aux articles 4 et 5 de la nouvelle annexe 8, portant sur le certificat international de contrôle technique des véhicules routiers et le certificat international de pesée de véhicule, respectivement.

20. Le Groupe de travail a de nouveau passé en revue les dispositions du projet d'annexe et pris note des préoccupations exprimées par les représentants du Royaume-Uni et de la Suisse au sujet des dispositions des articles 2 et 5, respectivement, dont le libellé actuel n'était pas conforme à la législation nationale. Le représentant du Royaume-Uni a proposé pour l'article 2 le nouveau libellé suivant :

#### "Article 2

##### Facilitation des procédures d'obtention de visa pour les conducteurs professionnels

1. Les Parties contractantes devront encourager leurs autorités respectives à faciliter l'octroi de visa aux conducteurs professionnels participant au transport routier international, conformément aux meilleures pratiques nationales concernant tous les demandeurs de visa et aux règlements nationaux en matière d'immigration.
2. Les Parties contractantes devront s'efforcer d'échanger des informations sur les meilleures pratiques concernant la facilitation des procédures de délivrance de visa aux conducteurs professionnels."

21. Plusieurs représentants ont estimé que la formulation initiale de l'article 2 devrait être maintenue, car elle avait été le fruit de longues négociations et avait déjà été acceptée dans un mémorandum d'accord signé en avril 1999 par les ministres des transports des États participant à l'Initiative de coopération pour l'Europe du Sud-Est (SECI).

22. Le Groupe de travail a réaffirmé que l'élaboration de la nouvelle annexe 8 à la Convention avait pour but de prendre en compte tous les éléments importants pour la rationalisation des formalités de passage des frontières par les véhicules de transport routier international, couvrant les marchandises, en particulier les denrées périssables, le véhicule, le conducteur ainsi que les infrastructures et procédures de passage des frontières (TRANS/WP.30/190, par. 10).

23. Comme suite à la demande faite par le Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/136), le Groupe de travail a prié le secrétariat d'achever ses travaux sur les appendices techniques aux articles 4 et 5 dans les meilleurs délais et de transmettre l'ensemble des dispositions du projet d'annexe 8 au Groupe de travail, à sa session d'automne, pour examen et, éventuellement, adoption.

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

Documents : ECE/TRANS/136; TRANS/2001/10; TRANS/WP.30/2000/17; TRANS/WP.30/164; TRANS/WP.30/R.141.

24. Le Groupe de travail a rappelé qu'il avait, à sa quatre-vingt-seizième session, achevé ses activités relatives à l'élaboration de régimes douaniers de transit paneuropéens harmonisés pour le transfert ferroviaire international et qu'il avait décidé de communiquer, par la voie diplomatique, aux Parties contractantes à la Convention COTIF et à l'Accord SMGS, respectivement, les deux projets de convention établis à cette fin, en vue de recueillir leur avis sur la démarche suivie et sur les régimes de transit douaniers proposés dans ces textes (TRANS/WP.30/192, par. 14 à 21).

25. Étant donné que le document contenant le texte des deux projets de convention (TRANS/2001/10) n'était disponible dans les trois langues de travail de la CEE que depuis peu, le secrétariat a été prié de transmettre le document aux Parties contractantes intéressées à l'issue de la session en cours. Compte tenu des observations reçues et en application de la décision du Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/136), il a été convenu de ne pas poursuivre les travaux concernant le projet de convention fondé sur la lettre de voiture COTIF. Le secrétariat a été chargé de convoquer la réunion d'un groupe spécial informel d'experts représentant les pays et organisations internationales intéressés, afin d'examiner à nouveau les dispositions du projet de convention basé sur la lettre de voiture SMGS et d'établir un projet de texte révisé, que le Groupe de travail examinerait à sa prochaine session prévue en octobre.

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

**a) État de la Convention**

Document : TRANS/WP.30/AC.2/61, annexe 1.

26. Le Groupe de travail a été informé que le nombre des Parties contractantes à la Convention TIR de 1975, soit 64, était resté inchangé depuis sa dernière session.
27. Le secrétariat a informé le Groupe de travail que depuis le 20 novembre 2000 des opérations TIR pouvaient être établies au Kirghizistan. L'Association des transporteurs routiers internationaux du Kirghizistan a été désignée comme association émettrice et garante des carnets TIR au Kirghizistan.
28. Le secrétariat a également informé le Groupe de travail qu'à partir du 19 mars 2001 des opérations TIR pouvaient être établies avec l'Arménie. L'Association des transporteurs routiers internationaux d'Arménie a été désignée comme association émettrice et garante des carnets TIR en Arménie.
29. Avec l'Arménie et le Kirghizistan, le nombre des pays où des opérations TIR peuvent être établies s'élève à 49 selon les renseignements fournis par l'IRU.
30. Une liste complète des Parties contractantes à la Convention ainsi qu'une liste des pays avec lesquels des opérations TIR peuvent être établies sont jointes en annexe au rapport de la trentième session du Comité de gestion TIR (TRANS/WP.30/AC.2/61, annexe 1).
31. On trouvera sur le site Web TIR ([www.unece.org/trans/new\\_tir/welctir.htm](http://www.unece.org/trans/new_tir/welctir.htm)) des renseignements constamment mis à jour sur-le-champ d'application de la Convention TIR.

**b) Révision de la Convention**

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

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

32. Le Groupe de travail a rappelé qu'il avait, à sa quatre-vingt-seizième session, mis la dernière main aux travaux relatifs à la Phase II du processus de révision TIR en adoptant un ensemble complexe de propositions d'amendement à la Convention et des exemples de meilleures pratiques. À sa vingt-neuvième session (19 et 20 octobre 2000), le Comité de gestion TIR avait adopté ces propositions d'amendement, les commentaires y relatifs et les exemples de meilleures pratiques (TRANS/WP.30/AC.2/59, annexes 3, 5 et 7).
33. Après vérification de toutes les propositions d'amendement par le secrétariat, comme le Comité de gestion l'avait demandé, le Bureau des affaires juridiques de l'ONU à New York a, le 12 février 2001, émis la notification dépositaire C.N.36.2001.TREATIES-1, qui a été transmise à toutes les Parties contractantes à la Convention. La notification dépositaire porte sur

les propositions d'amendement adoptées dans le cadre de la Phase II du processus de révision TIR, c'est-à-dire les modifications apportées au corps de la Convention ainsi qu'aux annexes 1 et 6.

34. De ce point de vue, le Groupe de travail a rappelé que la Phase II du processus de révision TIR avait pour principal objectif de faciliter l'application de la Convention au niveau national. À cet effet, les rôles et les responsabilités des différentes parties intervenant dans une opération TIR ont été clairement définis et caractérisés. En outre, des directives ont été données au sujet des formalités administratives nationales requises pour un fonctionnement efficace du régime TIR et, si nécessaire, un recouvrement rapide des droits de douane et des taxes en jeu auprès de la personne directement responsable (par exemple, le titulaire d'un carnet TIR) ou, si cela s'avérait impossible, auprès des associations nationales garantes.

## ii) **Préparation de la Phase III du processus de révision TIR**

Documents : Document informel No 10 (2001); documents informels Nos 3 à 8 (2001); documents informels Nos 1, 7 et 8 (2000); document informel No 5 (1997).

35. Le Groupe de travail a brièvement examiné les résultats de la première session du Groupe spécial d'experts sur l'informatisation du régime TIR (Genève, 19 février 2001), qui avait donné une vue d'ensemble des méthodes et des applications technologiques possibles pour l'informatisation des régimes douaniers et en particulier des systèmes de transit douanier.

36. Le Groupe de travail a souligné que l'idée directrice et la structure fondamentale du régime TIR, qui consistaient en une série d'opérations nationales de transit reliées par un document international (le carnet TIR), devraient être préservées et que les dispositions de la Convention, en particulier celles élaborées dans le cadre des Phases I et II du processus de révision TIR, devaient être sauvegardées, voire renforcées. Étant donné le nombre croissant de pays qui ont déjà informatisé leurs formalités de transit douanier national, ou qui sont en train de le faire, la Convention TIR devrait s'adapter à ces nouvelles conditions sans pour autant renoncer nécessairement à la possibilité de conserver parallèlement les imprimés traditionnels. Les participants ont par ailleurs constaté que les techniques d'EDI modernes autorisaient aussi l'intégration des bases de données nationales et internationales actuelles ou futures fournissant des informations en ligne sur les carnets TIR délivrés et/ou terminés, les utilisateurs de carnets TIR habilités, les postes frontières agréés, etc., dans les formalités nationales de surveillance du transit et d'apurement. Pareilles méthodes intégrées devraient permettre des formalités douanières plus rapides, plus fiables et rationalisées évitant l'inscription répétitive de données, réduisant les possibilités de fraude, améliorant la gestion des risques tant pour les autorités douanières et les associations nationales que pour les prestataires de la garantie internationale, tout en permettant aux transporteurs d'accéder en ligne à des informations fiables sur la situation du régime de transit douanier. Le Groupe de travail a réaffirmé que l'informatisation du régime TIR était inévitable et nécessaire étant donné que les autorités douanières et les opérateurs économiques avaient de plus en plus recours aux techniques modernes de traitement électronique des données (TRANS/WP.30/192, par. 26).

37. En vue de progresser vers l'informatisation du régime TIR dans le cadre de la Phase III du processus de révision TIR, le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'établir un résumé de toutes les communications présentées lors de la réunion du Groupe spécial d'experts et de



la session en cours du Groupe de travail ainsi que des discussions correspondantes. Sur la base de ce rapport, le secrétariat devrait préparer et convoquer, éventuellement en juin 2001, une deuxième session du Groupe spécial d'experts en vue de parvenir, après définition des objectifs, à un consensus sur les buts à atteindre et les prescriptions douanières à prendre en compte dans l'informatisation du régime TIR.

38. En ce qui concerne les autres éléments faisant partie de la Phase III du processus de révision TIR, le Groupe de travail a rappelé qu'il avait, à sa quatre-vingt-seizième session, décidé d'étudier les points suivants :

a) Révision du carnet TIR, y compris l'incorporation de données supplémentaires (numéro d'identification, code selon le système harmonisé, valeur des marchandises, etc.) (TRANS/WP.30/188, par. 31);

b) Augmentation du nombre de lieux de chargement et de déchargement sous scellement douanier (TRANS/WP.30/186, par. 42 et 43);

c) Possibilités de réduction des délais juridiquement requis pour notifier le non-apurement des carnets TIR (TRANS/WP.30/188, par. 38).

39. En ce qui concerne l'élément a), le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'établir un document sur les exigences des douanes au sujet du code selon le système harmonisé et de la valeur des marchandises à inscrire dans le carnet TIR en indiquant comment et par qui il serait possible de les satisfaire, lorsqu'elles sont justifiées. L'étude devrait également tenir compte des intérêts et des capacités de l'industrie des transports et tirer parti des conclusions du groupe spécial convoqué par la Commission européenne à ce sujet. Le Groupe de travail a décidé, à ce propos, de réexaminer le document informel No 5 (1997) à sa prochaine session.

40. En ce qui concerne l'élément b), le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'établir, avec le concours de l'IRU, un document sur les critères économiques justifiant l'augmentation du nombre de lieux de chargement et de déchargement ainsi que sur les prescriptions douanières à ce sujet, et de proposer des solutions d'ordre juridique et administratif dans le cadre de la Convention.

41. En ce qui concerne l'élément c), le Groupe de travail a jugé que les autorités douanières ne pouvaient accepter de réduction des délais juridiquement requis, selon la Convention, pour notifier le non-apurement au garant. Il a cependant déclaré être disposé à envisager d'autres mesures éventuelles allant au-delà de l'actuel système de contrôle EDI des carnets TIR (SAFETIR) et de celles qui figuraient déjà dans les propositions d'amendement et les meilleures pratiques adoptées dans le cadre de la Phase II du processus de révision TIR, y compris les prénotifications de non-apurement. L'IRU a été invitée à présenter d'autres arguments de fond justifiant la prise de nouvelles mesures par les autorités douanières à ce sujet.

42. Le Groupe de travail est convenu que les activités à mener durant la Phase III du processus de révision TIR devraient être réparties entre les priorités à court terme (révision du carnet TIR, augmentation du nombre de lieux de chargement et de déchargement, etc.) et les priorités à long terme (utilisation des nouvelles technologies).

43. Le Groupe de travail a pris note du document informel No 10 (2001), présenté par la Communauté européenne et contenant des propositions d'amendement à la Convention concernant la définition et le droit de vote des organisations d'intégration économique régionale dans le cadre de la Convention. Il a décidé d'examiner la question à sa prochaine session, sur la base d'un document officiel.

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

Document : TRANS/WP.30/192; TRANS/WP.30/190; TRANS/WP.30/2001/188.

44. Le Groupe de travail a rappelé qu'il avait, à des sessions précédentes, brièvement examiné la proposition du secrétariat d'envisager un élargissement du champ d'application de la Convention TIR au transport ferroviaire en vue d'établir un système de transit douanier paneuropéen unique offrant des facilités à tous les modes de transport terrestre, sur une base égale. Cette proposition avait été présentée au regard du peu de progrès accomplis depuis 1995 au sujet du nouveau projet de convention CEE/ONU relative à un régime de transit douanier international pour les marchandises transportées par chemin de fer. Le Groupe de travail avait jugé que cette proposition méritait d'être étudiée, en particulier au vu de la privatisation des entreprises ferroviaires actuellement en cours. Le secrétariat avait été prié d'étudier plus avant les possibilités qui existaient à ce sujet, avec le concours des intérêts du secteur privé (TRANS/WP.30/192, par. 41 et 42; TRANS/WP.30/190, par. 31 et 32; TRANS/WP.30/188, par. 18).

45. Compte tenu des progrès éventuels dans l'élaboration d'autres instruments de transit douanier concernant les chemins de fer, le Groupe de travail a jugé qu'il était à ce stade prématuré d'envisager en détail un élargissement éventuel de la Convention TIR au transit ferroviaire. Toutefois, tenant compte de l'objectif final qui était d'unifier les régimes de transit ferroviaire au niveau paneuropéen et du risque que cela ne soit pas réalisable par le biais d'autres instruments de transit douanier, le Groupe de travail a été d'avis que le secrétariat devrait poursuivre ses discussions exploratoires avec les autorités douanières et les groupes de l'industrie des transports concernés afin de mesurer l'intérêt véritablement suscité par ce projet. Le secrétariat était prié de faire rapport sur les progrès accomplis à ce sujet lors d'une des prochaines sessions.

**d) Application de la Convention**

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

**i) Règlement des demandes de paiement**

Documents : TRANS/WP.30/190; TRANS/WP.30/188; TRANS/WP.30/184; TRANS/WP.30/182.

47. Le Groupe de travail s'est déclaré une fois de plus préoccupé et déçu par la lenteur des progrès accomplis dans le règlement des "anciennes" demandes de paiement douanier dans le cadre du système international d'assurance précédent, dont le contrat avec l'IRU avait été dénoncé à la fin de 1994. Il a instamment invité toutes les Parties concernées à résoudre aussi

rapidement que possible les cas en suspens, qui restaient nombreux (TRANS/WP.30/192, par. 44; TRANS/WP.30/190, par. 37; TRANS/WP.30/188, par. 46 et 47; TRANS/WP.30/184, par. 51 et 52; TRANS/WP.30/182, par. 37 et 38).

48. L'IRU a fait savoir au Groupe de travail qu'environ 3 000 cas étaient encore en instance devant la Cour d'arbitrage.

49. Le Représentant de la Commission européenne s'est déclaré sérieusement préoccupé par le fait que les instances introduites auprès de la Cour de justice européenne par la Communauté européenne contre des États membres afin d'obtenir le paiement des droits dus au titre de réclamations dont était saisie la Cour d'arbitrage pourraient avoir des répercussions sérieuses sur le régime TIR si la Cour de justice européenne venait à se prononcer en faveur de la Communauté européenne.

50. La délégation russe a fait savoir au Groupe de travail qu'environ 500 000 opérations TIR étaient menées chaque année en Russie et qu'aujourd'hui, celles qui ne prenaient pas fin dans les règles représentaient moins de 1 %. Néanmoins, pour les années 1999 et 2000, le montant des réclamations (notifications et demandes de paiement) soumises par les autorités douanières à la chaîne de garantie représente environ 40 millions de dollars É.-U. Ces demandes de paiement sont toujours en souffrance.

ii) **Rétablissement de la garantie pour les marchandises sensibles et autres marchandises exclues**

Document : Document informel No 9 (2001).

51. Le Groupe de travail a été informé d'une réunion entre l'IRU, les autorités douanières et les associations garantes des pays appliquant le système de transit commun (Bruxelles, 28 novembre 2000). L'IRU avait à cette occasion présenté un ensemble détaillé de mesures qui permettraient le rétablissement de la couverture de garantie pour le transport de marchandises sensibles sous le couvert de carnets TIR au sein de la Communauté européenne (document informel No 9 (2001)). Les propositions portaient notamment sur les points suivants : attribution de carnets TIR avec certains numéros pour les marchandises sensibles, choix des associations et des transporteurs habilités, respectivement, à délivrer et à utiliser ces carnets TIR et mesures de contrôle supplémentaires qu'appliqueraient les autorités douanières. Il avait également été proposé que ces mesures soient étendues à toutes les Parties contractantes à la Convention TIR, avec une liste étoffée de marchandises sensibles.

52. L'IRU a fait valoir que les mesures susmentionnées ne modifieraient pas les dispositions de la Convention TIR, de la résolution No 49 et de la Recommandation du 25 octobre 1995 et que, si le Groupe de travail les entérinait, elles pourraient entrer en vigueur d'ici la fin de 2001. Le Groupe de travail a par ailleurs pris acte de ce que la Communauté européenne avait donné son accord de principe aux propositions de l'IRU et s'appêtait à modifier en conséquence ses arrangements administratifs concernant le régime TIR.

53. Le Groupe de travail s'est généralement félicité des efforts entrepris par la Communauté européenne et l'IRU afin de rétablir la couverture de garantie pour les marchandises sensibles sur le territoire de la Communauté européenne. Toutefois, certaines délégations ont jugé que

les mesures proposées ne semblaient conformes ni à la lettre ni à l'esprit de la Convention et pourraient créer un précédent pour l'interprétation des dispositions de la Convention de manière unilatérale sans consultation et approbation en bonne et due forme des organismes intergouvernementaux appropriés responsables de l'administration de la Convention. Il a en particulier été souligné que :

- La Convention ne prévoyait pas de distinction entre les différents types de marchandises sauf pour le tabac et l'alcool. En outre, les marchandises sensibles variaient d'une Partie contractante à l'autre et il était peu vraisemblable qu'une liste unique et "globale" de ces marchandises soit appropriée;
- Le choix des associations et des transporteurs habilités à accepter des marchandises sensibles ne semblait pas conforme aux première et deuxième parties de l'annexe 9 à la Convention;
- L'adoption des mesures proposées pourrait signifier que la chaîne de garantie TIR, qui devrait s'inscrire dans le cadre juridique et administratif du régime TIR, pourrait imposer des procédures supplémentaires qui ne seraient ni énoncées dans la Convention ni approuvées par les organes compétents, tant au niveau national qu'au niveau international.

54. Le Groupe de travail a jugé qu'il faudrait analyser plus avant les répercussions de ces mesures pour les Parties contractantes ne relevant pas de la Communauté européenne. Il a invité l'IRU à présenter un document sur la question au Comité de gestion TIR pour examen.

55. À ce propos, l'IRU a fait savoir qu'elle n'envisageait pas de rétablir la couverture de garantie pour le transport de petites quantités de tabac et d'alcool sous le couvert des carnets TIR normaux. Elle n'entendait pas non plus rétablir le carnet TIR pour le tabac et l'alcool.

### **iii) Procédures applicables en cas de suspension d'une opération TIR**

Documents : TRANS/WP.30/2001/1; TRANS/WP.30/190; TRANS/WP.30/2000/15; TRANS/WP.30/188; TRANS/WP.30/2000/7; TRANS/WP.30/186.

56. Le Groupe de travail a rappelé que les autorités douanières hongroises, conformément aux dispositions de l'article 26 de la Convention, refusaient les carnets TIR après la suspension du régime TIR à l'occasion d'un transit via la République fédérale de Yougoslavie, au cas où les scellements douaniers avaient été enlevés par les autorités de ce pays (TRANS/WP.30/190, par. 52; TRANS/WP.30/2000/7; TRANS/WP.30/188, par. 58; TRANS/WP.30/186, par. 70).

57. Étant donné que les vues divergeaient sur l'interprétation de cet article, la Communauté européenne avait établi le document TRANS/WP.30/2000/15, qui contenait des propositions portant amendement et interprétation de l'article 26.

58. Le Groupe de travail a donné son accord de principe aux propositions contenues dans le document TRANS/WP.30/2000/15. Il a toutefois fait observer que certaines des questions, comme par exemple la définition d'un pays avec lequel une opération TIR pouvait être établie, gagneraient sans doute à être précisées. Du reste, il a été estimé qu'un commentaire à la Convention pourrait suffire pour clarifier la question. Le secrétariat a été chargé d'établir

un document contenant les propositions amendées ainsi que les observations correspondantes, qui sera transmis au Comité de gestion à sa session d'automne.

**iv) Transport de conteneurs, de semi-remorques ou de remorques sans tracteur**

Documents : TRANS/WP.30/2001/2; TRANS/WP.30/192.

59. En se fondant sur le document TRANS/WP.30/2001/2 établi par le secrétariat et exposant les problèmes fondamentaux et les vues exprimées par différents pays, le Groupe de travail a poursuivi ses délibérations sur la validité d'un carnet TIR unique pour le transport de conteneurs, de semi-remorques ou de remorques sans tracteur.

60. Le Groupe de travail a fait observer que le problème en jeu était étroitement lié à la question de savoir si une opération TIR pouvait être menée par des personnes autres que le titulaire du carnet TIR, notamment des sous-traitants, en partant du principe que le titulaire assumait l'entière responsabilité de la fin d'un transport TIR dans les règles. Certains représentants ont indiqué qu'une telle possibilité non seulement était pleinement conforme aux dispositions de la Convention mais qu'elle constituait également une part importante des pratiques modernes en matière de transport. D'autres ont en revanche estimé que le transfert d'un carnet TIR du titulaire à des sous-traitants ne serait pas conforme aux dispositions de la Convention et ne devrait donc pas être autorisé.

61. Étant donné la divergence des opinions sur cette question, le Groupe de travail a estimé que l'obligation de prévoir une procédure d'habilitation pour tous les transporteurs conformément à la deuxième partie de l'annexe 9 de la Convention, qu'ils soient ou non des titulaires de carnets TIR ou des sous-traitants, comme proposé par le secrétariat, ne permettrait pas à elle seule de résoudre ce problème. Faute de consensus, le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'étudier la possibilité d'élaborer une nouvelle interprétation juridique prenant en compte l'ensemble des vues exprimées.

**v) Escorte de véhicules routiers**

Documents : TRANS/WP.30/2001/3; TRANS/WP.30/192; TRANS/WP.30/2000/20.

62. À sa quatre-vingt-seizième session, le Groupe de travail avait brièvement examiné un commentaire à l'article 23 de la Convention, proposé par l'IRU (TRANS/WP.30/2000/20) et concernant les conditions relatives aux services d'escorte. Le Groupe de travail avait fait observer que l'application de l'article 23 de la Convention sur les conditions relatives aux services d'escorte dépendait de l'évaluation du risque effectuée par les bureaux de douane de départ ou d'entrée (de passage) et d'un grand nombre de facteurs stipulés dans les instructions administratives internes. Plusieurs représentants avaient été d'avis qu'il pourrait être recommandé aux autorités douanières, sur demande et en tant que service rendu aux transporteurs, d'indiquer sur les souches du carnet TIR les conditions et les motifs de la présence de services d'escorte. Le secrétariat avait été prié de rédiger à cette fin un projet de commentaire (TRANS/WP.30/2001/3).

63. Pour faire face à ces questions, le Groupe de travail a adopté la modification ci-après au commentaire à l'article 23 de la Convention :

Commentaire à l'article 23 : Escorte de véhicules routiers

Ajouter à la fin du commentaire, la phrase suivante :

*"... Dans de tels cas et, en particulier, si aucune autre preuve écrite n'est donnée au transporteur, il est recommandé aux autorités douanières, à la demande du transporteur, d'inscrire sur la souche No 1 du carnet TIR, sous la rubrique 5 'Divers', le mot 'escorte', suivi d'une brève indication des raisons ayant amené à demander une telle escorte."*

{TRANS/WP.30/194, par. 61 }

64. Le Groupe de travail a également souligné que des agents douaniers et d'autres prestataires privés de services de transit aux points de passage des frontières incitaient parfois les transporteurs utilisant leurs services à mettre fin à leur transport TIR et à recourir plutôt, pour le reste du voyage, au régime de transit commun ou communautaire. De telles pratiques devraient être découragées car non conformes à la lettre et à l'esprit de la Convention TIR ni d'aucun autre régime de transit douanier international et imposant une charge inutile tant aux transporteurs qu'aux douaniers aux points de passage des frontières. Des informations à ce sujet pourraient être distribuées aux transporteurs, aux agents douaniers et aux autorités douanières par les associations nationales, l'IRU et les autorités douanières, respectivement.

**vi) Transport d'immigrants illégaux**

Documents : TRANS/WP.30/2001/4; TRANS/WP.30/192; TRANS/WP.30/2000/20.

65. Le Groupe de travail a pris note du document TRANS/WP.30/2001/4, établi par le secrétariat, avec le concours de l'IRU. Pour ce document, la démarche choisie était différente de celle qui avait caractérisé un précédent document présenté par l'IRU (TRANS/WP.30/2000/20). Au lieu de proposer un commentaire aux articles 21 et 36 de la Convention, il a été suggéré de relier la question à l'article 5 de la Convention, qui est plus général. Parallèlement, la question a été reliée non plus aux seuls immigrants illégaux mais à tout type d'irrégularité.

66. Le Groupe de travail a fait observer que le document n'avait été distribué que peu de temps avant la réunion. Aussi, seules des observations préliminaires pouvaient être faites. La Communauté européenne a indiqué que, puisque dans le projet de commentaire la demande était liée à l'article 5 de la Convention, seuls les bureaux de douane de passage étaient évoqués. Or, dans le territoire de la Communauté européenne, les bureaux de passage n'existaient plus. C'est pourquoi le projet de commentaire ne donnait pas encore aux opérateurs de transport la possibilité de demander un contrôle aux postes frontière nationaux dans le territoire de la Communauté européenne. C'était pourtant à ces postes frontière, notamment Bari, Calais et Douvres, que l'on découvrait des immigrants illégaux cachés dans le compartiment de chargement de véhicules scellés. À supposer qu'il soit acceptable pour la Communauté européenne, un tel commentaire devrait englober l'ensemble des bureaux de douane.

67. Le Groupe de travail a décidé de revenir à cette question à sa prochaine session. À cette fin, il a chargé le secrétariat d'établir un document de travail révisé.

**vii) Mesures visant à réduire le nombre de carnets TIR perdus, volés et falsifiés**

Documents : Document informel No 1 (2001); TRANS/WP.30/192.

68. À sa quatre-vingt-seizième session, le Groupe de travail, en vue de mesurer l'étendue du problème lié aux carnets TIR perdus, volés et falsifiés, avait demandé au secrétariat de rassembler, avec le concours de l'IRU, des données chiffrées sur ce phénomène pour examen à la prochaine session (TRANS/WP.30/192, par. 68).

69. Le Groupe de travail a examiné le document informel No 1 (2001) soumis par l'IRU, qui a également fait un exposé sur cette question.

70. L'IRU a informé le Groupe de travail que durant l'année 2000, 0,15 % de l'ensemble des carnets TIR délivrés étaient des carnets invalidés, d'importance cruciale, c'est-à-dire les carnets qui avaient été perdus, volés, détruits, retenus ou qui, de toute autre manière, échappaient au contrôle de la chaîne de garantie (à savoir les autorités nationales et l'IRU).

71. Le Groupe de travail s'est félicité des efforts déployés par l'IRU pour informer les autorités douanières au sujet de ces carnets et a encouragé celle-ci à utiliser le logiciel CUTWISE de l'IRU pour s'enquérir de la situation de ces carnets.

72. Le Groupe de travail a également été informé des caractéristiques antifraude du carnet TIR, notamment de l'encre fluorescente et des filigranes. Le Groupe de travail est convenu d'étudier dans quelle mesure il pourrait s'avérer nécessaire de mieux faire connaître ces caractéristiques antifraude aux autorités douanières.

73. Le Groupe de travail a également pris note de l'offre de l'IRU d'aider les autorités douanières à établir un lien avec le logiciel CUTWISE.

**viii) Application de l'article 38 de la Convention**

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

74. À sa vingt-neuvième session, le Comité de gestion TIR avait 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, et noté qu'elles étaient sensiblement différentes selon les Parties contractantes à la Convention. Cela était essentiellement dû aux différentes interprétations, par les Parties contractantes, des conditions énoncées dans la Convention au sujet de l'exclusion (par exemple, "s'être rendu coupable d'infraction grave"). En vue de préciser cette notion dans toute la mesure possible, le secrétaire TIR avait rédigé des commentaires à l'article 38 et à la deuxième partie de l'annexe 9 de la Convention (TRANS/WP.30/AC.2/14 et Corr. 1). Après un bref examen de ces propositions, le Comité de gestion TIR avait invité le Groupe de travail à étudier les propositions du secrétaire TIR et à lui faire rapport à ce sujet (TRANS/WP.30/AC.2/59, par. 17 et 18).

75. Le Groupe de travail a pris note des propositions relatives à l'application harmonisée de l'article 38 de la Convention, telles qu'elles figuraient dans les documents TRANS/WP.30/AC.2/2000/14 et Corr.1. Donnant son accord de principe à l'approche suivie, le Groupe de travail a indiqué que cette question était étroitement liée aux différences notées

dans les législations nationales des Parties contractantes et qu'il faudrait donc l'examiner de manière plus détaillée, en vue de parvenir à une interprétation commune des raisons juridiques et des conséquences de l'exclusion d'une personne du régime TIR en application du paragraphe 1 de l'article 38.

76. Le Groupe de travail a procédé à un bref échange de vues sur la question et a décidé d'y revenir à sa prochaine session.

**ix) Répertoire international des points de contact TIR**

Document : Document de la CEE-ONU à distribution restreinte.

77. Le Groupe de travail a pris note de la nouvelle version cartonnée du répertoire international des points de contact TIR. Ce répertoire contient les noms et les adresses d'un certain nombre de personnes ainsi que d'autres renseignements utiles sur les administrations douanières et les associations nationales s'occupant du régime TIR. Il est distribué exclusivement aux autorités douanières, aux associations nationales et au Département TIR de l'IRU. Des copies de la version mise à jour ont été distribuées dans la salle.

78. Le Groupe de travail s'est félicité de ce que le répertoire, mis à jour en permanence, pouvait être consulté sur le site Web TIR ([www.unece.org/trans/new\\_tir/welctir.htm](http://www.unece.org/trans/new_tir/welctir.htm)). Le mot de passe pour y accéder peut être obtenu auprès du secrétariat.

**x) Manuel TIR**

Document : Document de la CEE/ONU.

79. Le Groupe de travail a noté avec satisfaction qu'aussi bien la version cartonnée que la version sur le Web du manuel TIR existaient en allemand, anglais, arabe, chinois, espagnol, français, italien et russe. Cet ouvrage contient les derniers amendements à la Convention ainsi que tous les commentaires pertinents adoptés par le Groupe de travail CEE-ONU des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) et par le Comité de gestion TIR.

80. On peut se procurer la version cartonnée auprès du secrétariat. Quant à la version sur le Web, on peut la consulter sur le site [www.unece.org/trans/new\\_tir/wlctir.htm](http://www.unece.org/trans/new_tir/wlctir.htm).

**xi) Autres questions**

81. Aucune question n'a été soulevée au titre de ce point.

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

Documents : Document informel No 11 (2001); TRANS/WP.30/127.

82. Ayant débattu lors de sessions antérieures de plusieurs saisies de drogue dans lesquelles des véhicules TIR étaient impliqués, le Groupe de travail avait considéré qu'il devrait être informé de tous les dispositifs et équipements spéciaux employés par les contrebandiers qui utilisaient abusivement le système de transit TIR. Il avait invité toutes les Parties contractantes à



la Convention TIR de 1975 ainsi que l'Organisation mondiale des douanes (OMD) à lui communiquer tout renseignement utile sur de tels cas afin qu'il puisse prendre les mesures nécessaires relevant de sa compétence et de son mandat pour éviter que de tels faits ne se reproduisent (TRANS/WP.30/127, par. 55 à 57).

83. Les autorités douanières de la Lituanie avaient communiqué au secrétariat des informations sur une récente affaire de contrebande, informations contenues dans le document informel No 11 (2001). Le Groupe de travail a pris note de ces renseignements et a encouragé les autorités douanières à échanger de telles informations en fournissant au secrétariat les documents pertinents pour qu'il les distribue aux Parties contractantes.

## **QUESTIONS DIVERSES**

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

84. Le Groupe de travail a décidé que sa quatre-vingt-dix-huitième session se tiendrait durant la semaine du 18 au 22 juin 2001.

85. Il a été prévu que la quatre-vingt-dix-neuvième session du Groupe de travail se tiendrait parallèlement à la trente et unième session du Comité de gestion TIR et à la cinquième session du Comité de gestion de la Convention sur l'harmonisation, pendant la semaine du 22 au 26 octobre 2001.

### **b) Restriction à la distribution des documents**

86. Le Groupe de travail a décidé qu'aucune restriction ne serait apportée à la distribution des documents publiés à l'occasion de la présente session, à l'exception du Répertoire international des points de contact TIR et du document informel No 11 (2001) présenté par la Lituanie et portant sur les nouvelles techniques de contrebande.

## **ADOPTION DU RAPPORT**

87. Le Groupe de travail a adopté le rapport sur sa quatre-vingt-dix-septième session.

-----