



Conseil Economique
et Social

Distr.
GENERALE

TRANS/WP.30/178
16 décembre 1997

FRANCAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE
COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS
Groupe de travail des problèmes douaniers
intéressant les transports

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL DES PROBLEMES DOUANIERS INTERESSANT
LES TRANSPORTS SUR SA QUATRE-VINGT-NEUVIEME SESSION
(20-24 octobre 1997)**

TABLE DES MATIERES

	<u>Paragraphes</u>
Participation	1 - 5
Adoption de l'ordre du jour	6
Activités d'organes de la CEE intéressant le Groupe de travail	7 - 9
a) Restructuration de la Commission économique pour l'Europe	7
b) Etat des Conventions douanières des Nations Unies	8
c) Centre pour la facilitation des procédures et des pratiques dans l'administration, le commerce et les transports (CEFACT)	9
Activités d'autres organisations intéressant le Groupe de travail	10 - 11
a) Organisation mondiale des douanes (OMD)	10
b) Commission européenne (CE)	11

TABLE DES MATIERES (suite)

	<u>Paragraphes</u>
Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR de 1975)	12 - 82
a) Etat de la Convention	12
b) Révision de la Convention	13 - 38
i) Procédure de révision (première phase du processus de révision)	13 - 19
ii) Mandat de la Commission de contrôle TIR	20 - 21
iii) Propositions d'amendement à la Convention (deuxième phase du processus de révision)	22 - 38
c) Application de la Convention	39 - 82
i) Etat de la résolution No 49	39 - 40
ii) Système de contrôle informatisé des carnets TIR : application de la recommandation adoptée le 20 octobre 1995	41 - 46
iii) Règlement des demandes de paiement	47 - 52
iv) Interprétation de l'article 3 de la Convention	53 - 54
v) Procédures améliorées d'utilisation des carnets TIR par les transporteurs	55 - 58
vi) Application des dispositifs de scellement et de repérage électroniques	59 - 62
vii) Ordonnance No 513 de la Commission douanière d'Etat de Russie	63 - 74
viii) Demande de garantie supplémentaire en Lituanie	75 - 78
ix) Prolongation du délai d'utilisation de l'ancien certificat d'agrément d'un véhicule routier	79
x) Rétablissement de la garantie pour les marchandises sensibles dans l'Union européenne	80 - 82

TABLE DES MATIERES (suite)

	<u>Paragraphes</u>
Conventions douanières relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) et des véhicules routiers commerciaux (1956)	83 - 90
a) Etat de la résolution No 48	83 - 84
b) Engagement de la procédure d'amendement pour l'article 13, nouveau paragraphe 4, de la Convention de 1954	85
c) Difficultés rencontrées dans l'application de la Convention de 1954 en Egypte	86 - 88
d) Difficultés rencontrées dans l'application de la Convention de 1954 en Australie	89 - 90
Conventions douanières relatives aux pièces de rechange utilisées pour la réparation des wagons EUROP	91 - 93
Révision de la Convention	91 - 93
Prévention de l'utilisation abusive des systèmes de transit douanier par des contrebandiers	94
Programme de travail pour la période 1998 à 2002	95 - 100
Calendrier des réunions envisagées du Groupe de travail et du Comité de gestion TIR	101
Questions diverses	102 - 104
a) Date des prochaines sessions	102 - 103
b) Restriction à la distribution des documents	104
Adoption du rapport	105

* * *

Annexe 1 : Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR de 1975) manuel TIR

Annexe 2 : Projet de programme de travail pour la période 1998-2002

RAPPORT

PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail a tenu sa quatre-vingt-neuvième session du 20 au 24 octobre 1997.
2. Ont participé à la session des représentants des pays suivants : Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Croatie, Danemark, Estonie, ex-République yougoslave de Macédoine, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Italie, Lettonie, Lituanie, Pays-Bas, Pologne, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine. Des représentants de la Communauté européenne (CE) y ont aussi participé.
3. La Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) était représentée.
4. Etaient aussi représentées les organisations intergouvernementales suivantes : Organisation internationale de la circulation routière (IRTO), Comité de l'Organisation de coopération entre les chemins de fer (OSJD) et Organisation mondiale des douanes (OMD).
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), Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), Union internationale des chemins de fer (UIC) et Gulf Automobile Federation (GAF).

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

6. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat (TRANS/WP.30/177) avec les points supplémentaires suivants :

Point 2 de l'ordre du jour :

Restructuration de la Commission économique pour l'Europe;
Etat des Conventions douanières des Nations Unies.

Point 4 c) ix) de l'ordre du jour :

Décret No 513 du Comité douanier d'Etat de la Russie;
Exigence d'une garantie supplémentaire en Lituanie;
Réinstauration de la garantie internationale pour les marchandises sensibles dans l'Union européenne.

ACTIVITES D'ORGANES DE LA CEE INTERESSANT LE GROUPE DE TRAVAIL

- a) Restructuration de la Commission économique pour l'Europe

Documents : E/ECE/1347 et Corr.1 et E/ECE/1354

7. Le Groupe de travail a rappelé qu'en avril 1997 la Commission avait adopté un Plan d'action visant à rationaliser son dispositif intergouvernemental et à modifier son mode de fonctionnement.

Conformément à ce plan, le Groupe de travail a décidé de modifier son programme de travail et a demandé à conserver son statut d'organe permanent (voir aussi par. 95 à 100).

b) Etat des Conventions douanières des Nations Unies

Document : document sans cote No 2 établi par le secrétariat

8. Le Groupe de travail a été informé que des notifications avaient été reçues de la Chine et du Royaume-Uni à propos de la souveraineté de la Chine sur Hong-kong à compter du 1er juillet 1997 et de ses conséquences pour un certain nombre de Conventions douanières des Nations Unies, notamment les Conventions douanières relatives à l'importation temporaire de véhicules (1954) et des véhicules routiers commerciaux (1956) ou la Convention douanière relative aux conteneurs (1972).

c) Centre pour la facilitation des procédures et des pratiques dans l'administration, le commerce et les transports (CEFACT)

Documents : TRADE/CEFACT/1997/12, TRADE/CEFACT/GE.1/1997/11 et TRADE/CEFACT/GE.1/1997/9

9. Le Groupe de travail a été informé des résultats de la deuxième session du Centre des Nations Unies pour la facilitation des procédures et des pratiques dans l'administration, le commerce et les transports (CEFACT), précédemment dénommé Groupe de travail de la facilitation des procédures du commerce international (WP.4).

ACTIVITES D'AUTRES ORGANISATIONS INTERESSANT LE GROUPE DE TRAVAIL

a) Organisation mondiale des douanes (OMD)

10. Le Groupe de travail a été informé des résultats de la onzième session du Groupe de travail sur la Convention de Kyoto (30 juin - 11 juillet 1997) et de l'état d'avancement de la révision de cette convention. Il a noté que la Convention révisée se composerait d'une annexe générale récapitulant les éléments essentiels de toutes les procédures douanières qui deviendraient obligatoires, plus un certain nombre d'annexes propres à certaines procédures douanières, telles que le transit.

b) Commission européenne (CE)

11. Le Groupe de travail a été informé que la Direction générale de la douane et de la fiscalité indirecte (DG XXI) de la Commission européenne avait engagé une réforme majeure, faisant notamment appel à plusieurs mesures juridiques et administratives, visant à protéger le Système de transit communautaire et le Système de transit commun. Cette réforme ferait l'objet de discussions avec les autorités douanières nationales et les transporteurs lors d'une réunion du groupe de contact (Bruxelles, 20 novembre 1997) et d'un séminaire (Prague, 27 et 28 novembre 1997). Il a en outre noté qu'il était question de créer un réseau de coordonnateurs nationaux de transit ainsi qu'une unité d'analyse des risques, à l'intérieur de la Commission européenne,

qui couvrirait tous les régimes douaniers. Il serait important d'harmoniser autant que possible le régime de transit TIR et celui de la Communauté européenne et c'est pourquoi le rôle du TIR serait pris en compte dans la réforme susmentionnée.

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

a) Etat de la Convention

Document : TRANS/WP.30/AC.2/47

12. Le Groupe de travail a noté que la Convention comptait désormais 61 Parties contractantes. Dans quelques semaines, le régime TIR s'appliquerait en Azerbaïdjan, puisque les assureurs internationaux avaient récemment autorisé l'IRU à étendre sa garantie à l'association nationale agréée par les autorités douanières compétentes de l'Azerbaïdjan. Une liste complète des Parties contractantes ainsi que des pays dans lesquels le régime TIR était appliqué figure à l'annexe 1 du rapport de la vingt-troisième session du Comité de gestion TIR (TRANS/WP.30/AC.2/47).

b) Révision de la Convention

i) Procédure de révision (première phase du processus de révision)

Document : TRANS/WP.30/AC.2/47

13. Le Groupe de travail a rappelé que, sur la base des propositions d'amendement mises au point à sa quatre-vingt-huitième session, le Comité de gestion TIR avait adopté, à sa vingt-troisième session (26 et 27 juin 1997), tout un ensemble de propositions d'amendement à la Convention et conclu ainsi son examen de la phase I du processus de révision de la Convention (TRANS/WP.30/AC.2/47, annexe 2).

14. Ces propositions d'amendement avaient été transmises par le secrétariat de la CEE au Bureau des affaires juridiques de l'Organisation des Nations Unies à New York qui a engagé le processus de publication de la notification dépositaire requise, C.N.433.TREATIES-1 pour communication au Ministère des affaires étrangères de chaque Partie contractante à la Convention.

15. Le Comité de gestion avait décidé que la procédure d'amendement prévue à l'article 59 de la Convention s'appliquerait. D'après cette décision, toutes les propositions d'amendement pourraient, si aucune objection n'était soulevée, entrer en vigueur 15 mois après la date de communication, par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, des amendements proposés, par le biais de la notification dépositaire susmentionnée.

16. En adoptant les propositions d'amendement, le Comité d'administration avait estimé qu'étant donné l'urgence de la mise en oeuvre des propositions d'amendement adoptées, il serait peut-être nécessaire de faire en sorte que tout ou partie des propositions d'amendement entrent en vigueur plus tôt que prévu dans l'article 59 de la Convention. Selon l'avis exprimé par le Bureau des affaires juridiques de l'Organisation des Nations Unies à New York,

conformément à l'article 25 de la Convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités, généralement considérée comme codifiant le droit international dans ce domaine, un traité ou une partie d'un traité peut être appliqué provisoirement en attendant son entrée en vigueur si le traité le prévoit ou si les Etats qui ont participé à la négociation en sont convenus d'une manière ou d'une autre. Une décision du Comité de gestion à cet effet, parallèlement à l'adoption des propositions d'amendement ou ultérieurement, donnerait immédiatement force obligatoire pour les Parties contractantes aux dispositions concernant, par exemple, la création et le financement de la Commission de contrôle TIR.

17. Afin de préparer une décision du Comité de gestion TIR sur la question à sa prochaine session (26 et 27 février 1998), le secrétariat avait, le 21 juillet 1997, adressé une lettre aux délégations participant aux sessions du Groupe de travail pour les inviter à tenir des consultations au niveau national sur la possibilité de retenir cette méthode.

18. Le Groupe de travail a aussi souligné la nécessité d'appliquer les propositions d'amendement dès que possible. Suite à un échange de vues sur les possibilités juridiques d'application provisoire, conformément à l'article 25 de la Convention de Vienne, de tout ou partie des propositions d'amendement adoptées, le Groupe de travail a pris acte avec regret que cette procédure juridique n'était pas applicable dans toutes les Parties contractantes et ne pouvait donc être retenue.

19. Le Groupe de travail a toutefois estimé que les Parties contractantes, le secrétariat de la CEE et l'IRU ne devaient épargner aucun effort pour assurer que la Commission de contrôle TIR et le secrétariat TIR puissent devenir opérationnels dès l'entrée en vigueur des propositions d'amendement. A cette fin, certaines fonctions administratives relevant de la Commission de contrôle TIR devraient commencer d'être exercées dans le courant de l'année 1998 et il conviendrait de les définir lors d'une réunion spéciale (voir par. 21 ci-après).

ii) Mandat de la Commission de contrôle TIR

Documents : TRANS/WP.30/AC.2/47; TRANS/WP.30/R.190; TRANS/WP.30/R.179

20. A sa vingt-troisième session, le Comité de gestion TIR avait décidé d'examiner plus en détail à sa prochaine session, prévue les 26 et 27 février 1998, le mandat et le budget de la Commission de contrôle TIR (TRANS/WP.30/AC.2/47, par. 21).

21. Afin de préparer cette session du Comité de gestion TIR, le Groupe de travail a estimé qu'il faudrait convoquer une réunion spéciale pour étudier ces questions, compte tenu des documents présentés auparavant (TRANS/WP.30/R.179 et TRANS/WP.30/R.190). Les représentants des Parties contractantes à la Convention ont donc prié le secrétariat de convoquer, les 25 et 26 novembre 1997, une réunion spéciale (avec tous les services d'interprétation requis) sur l'application de la phase I du processus de révision de la Convention TIR compte tenu de toutes les questions opérationnelles et administratives liées à la création de la Commission de contrôle TIR et du secrétariat TIR. Le Groupe de travail a noté que la réunion

spéciale devrait être organisée par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies qui conformément à l'article 2 de l'annexe 8 à la Convention fournit au Comité de gestion TIR des services de secrétariat. Les invitations ne seraient adressées qu'aux délégations ayant informé le secrétariat de leur désir de participer à cette réunion.

iii) Propositions d'amendement à la Convention (deuxième phase du processus de révision)

- Système de garantie TIR révisé

Documents : TRANS/WP.30/R.195 et Corr.1, TRANS/WP.30/R.186

22. Le Groupe de travail a rappelé qu'il avait pris note, à sa quatre-vingt-huitième session, des résultats d'une réunion d'experts sur un système de garantie révisé de la procédure TIR, qui avait été organisée par le secrétariat les 8 et 9 avril 1997, à Genève. Le Groupe d'experts avait examiné les modalités qui permettraient de parvenir à un système de garantie international essentiellement stable et fonctionnant correctement. Il avait proposé différentes mesures concrètes pour améliorer les résultats du système de garantie TIR, conscient que le remplacement du système actuel par un système totalement décentralisé, sur le modèle éventuellement des régimes de transit communautaire et commun applicables au sein de l'Union européenne et dans certains autres pays, ne semblait pour le moment ni possible ni nécessaire.

23. Le Groupe de travail a examiné le rapport du Groupe d'experts (TRANS/WP.30/R.195 et Corr.1) ainsi qu'une proposition concrète de la Fédération de Russie visant à définir en détail le rapport entre les associations nationales et l'organisation internationale chargée du règlement des demandes de paiement (TRANS/WP.30/R.186).

24. Le Groupe de travail a admis qu'il conviendrait peut-être de mieux préciser le rôle et les responsabilités de l'organisation internationale visée au paragraphe 2 de l'article 6 de la Convention, selon les grandes lignes proposées par la Fédération de Russie. En outre, le rapport entre l'organisation internationale et ses associations nationales garantes pourrait devoir être précisé, en particulier en ce qui concerne le règlement des demandes de paiement présentées par les autorités douanières.

25. Le Groupe de travail a aussi estimé que les incidences concrètes des dispositions proposées dans la partie I f) v) de l'annexe 9 de la Convention sur les contrats d'assurance ou de garantie financière exigés depuis peu devraient être étudiées de près, bien avant leur entrée en vigueur, par les experts des douanes et des assureurs.

26. Le Groupe de travail a donc prié le secrétariat de réunir au cours du premier semestre de 1998 un groupe d'experts chargé d'étudier ces questions. Des représentants des assureurs pourraient être invités à y participer.

- Carnet TIR révisé

Documents : TRANS/WP.30/R.176; document informel No 5 établi par le secrétariat et l'IRU

27. Suite aux débats préliminaires des sessions précédentes (TRANS/WP.30/176, par. 24 et 25; TRANS/WP.30/172, par. 13 et 14; TRANS/WP.30/166, par. 65 à 67), le Groupe de travail a examiné un avant-projet de carnet TIR révisé établi par l'IRU et le secrétariat (TRANS/WP.30/R.176). Un autre projet, plus fouillé, a été présenté lors de la session en tant que document informel No 5.

28. En général, le Groupe de travail a estimé que toute version révisée du carnet TIR devrait, dans toute la mesure possible, être conforme avec la formule-cadre des Nations Unies pour les documents commerciaux et présentée sous format A 4. Cette méthode serait facilitée si le texte explicatif figurant sur les volets du carnet TIR était porté sur un feuillet séparé (ce qui avait été fait pour le document administratif unique (DAU)). En outre, il fallait prévoir que le carnet TIR, sur support papier, puisse se prêter à l'échange de données informatisé ce qui permettrait de le remplir et de le traiter plus facilement.

29. Concrètement, certaines délégations ont estimé que le Système harmonisé de désignation et de codification devrait s'imposer pour la description des marchandises dans le manifeste du carnet TIR, alors que d'autres ont jugé que cette information ne pouvait pas être obtenue facilement par les transporteurs et que sa vérification par les autorités douanières ou par les transporteurs n'était guère aisée dans le cadre du régime de transit TIR. L'incorporation éventuelle de renseignements sur les transporteurs successifs (sous-traitants) a été accueillie avec satisfaction ainsi que celle de renseignements sur les expéditeurs/destinataires ou importateurs/exportateurs. Les participants ont toutefois admis que le statut juridique de ces personnes/opérateurs restait à définir dans la Convention.

30. Le Groupe de travail a décidé de revenir sur ces questions à l'une de ses prochaines sessions sur la base d'un nouveau projet à établir.

- Procédure de décharge des carnets TIR et autres formes de preuve

Document : TRANS/WP.30/1997/1

31. Le Groupe de travail a rappelé l'examen approfondi, à sa quatre-vingt huitième session, des procédures administratives et juridiques nécessaires pour que les carnets TIR soient valablement déchargés par les autorités douanières. Il avait noté que ni le terme "décharge" ni la procédure pour l'obtenir, ni les dispositions administratives pour vérifier si une décharge avait été faite correctement n'étaient définis à tous égards dans la Convention (TRANS/WP.30/176, par. 32 à 37).

32. Compte tenu de ces considérations, l'IRU et le secrétariat ont élaboré conjointement un document proposant un certain nombre de principes généraux, d'interprétations et de propositions d'amendement à la Convention en vue de préciser le terme et la notion de "décharge", dans le cadre de la Convention,

et recommandant d'autres formes de preuve attestant une décharge appropriée (TRANS/WP.30/1997/1). L'objectif de ces propositions était de parvenir à une interprétation harmonisée de la Convention en vue de réduire au minimum le nombre de litiges et de demandes de paiement contestées.

33. Le Groupe de travail a considéré que l'analyse faite dans ce document pouvait en principe être approuvée mais que les conséquences de la décharge inconditionnelle au bureau de douane de destination ou de sortie (en cours de route) pour la responsabilité du détenteur du carnet TIR et les organisations garantes devraient encore être étudiées et ne semblaient pas être aussi simples qu'il était dit au paragraphe 9 du document CEE/IRU.

34. Dans ce contexte, le Groupe de travail a aussi noté que la dernière phrase du premier paragraphe de l'article 11 de la Convention contenait l'expression "certificate of discharge" dans sa version anglaise, alors que dans les versions française et russe de la Convention, seul le mot "décharge" était utilisé.

- Autres éléments à réviser dans la phase II

Documents : TRANS/WP.30/1997/3; TRANS/WP.30/1997/2

35. Compte tenu des documents établis par la Hongrie (TRANS/WP.30/1997/3) et l'IRU (TRANS/WP.30/1997/2), et rappelant les considérations formulées sur cette question à sa quatre-vingt huitième session, le Groupe de travail a estimé que les éléments suivants devraient être envisagés dans le cadre de la phase II du processus de révision :

- Système de garantie international stable et fonctionnant bien;
- Statut et fonctions de l'organisation internationale;
- Procédures de décharge harmonisées et autres formes de preuve;
- Carnet TIR révisé (portant sur des opérations de transport successives);
- Fondement juridique d'un système de contrôle international informatisé pour les carnets TIR;
- Dispositions relatives aux techniques les plus nouvelles;
- Définition des responsabilités de toutes les parties au régime TIR;
- Procédures d'enquête harmonisées;
- Harmonisation des installations de transit dans le cadre des régimes de transit communautaire/commun et TIR.

36. Le Groupe de travail a estimé que la plupart sinon la totalité de ces éléments étaient liés et nécessitaient par conséquent une analyse approfondie ainsi que l'établissement d'un document de synthèse regroupant toutes ces questions avant que le Comité de gestion TIR puisse adopter une deuxième série de propositions d'amendement à la Convention.

37. Le Groupe de travail a invité instamment toutes les délégations à transmettre au secrétariat de la CEE, dans les meilleurs délais et, dans tous les cas, avant le 1er décembre 1997, des communications et des propositions écrites concernant les éléments ci-dessus identifiés comme faisant partie de la phase II du processus de révision.

- Procédure relative à la phase II du processus de révision

38. S'inspirant des bons résultats obtenus dans la phase I du processus de révision et en vue de mener à terme la phase II si possible d'ici le début de 1999, le Groupe de travail a recommandé de convoquer, au début d'avril 1998, après une première série préliminaire d'entretiens à sa prochaine session de printemps, un groupe informel d'experts (réservé aux pays et organisations intéressés) chargé d'élaborer une première série groupée de propositions d'amendement. Ces propositions devraient ensuite être examinées à l'occasion d'au moins deux sessions officielles d'un groupe spécial d'experts (avec service complet d'interprétation simultanée) qui transmettrait les résultats de ses travaux à une session du Comité de gestion TIR au début de 1999 (on trouvera au paragraphe 101 ci-après un calendrier des sessions prévues du Groupe de travail, du groupe informel d'experts et du groupe spécial d'experts envisagé).

c) Application de la Convention

i) Etat de la résolution No 49

Document : TRANS/WP.30/162, annexe 2

39. Le Groupe de travail a noté que la résolution No 49 : "Mesures à court terme visant à assurer la sécurité et le fonctionnement efficace du régime de transit TIR" adoptée par le Groupe de travail à sa quatre-vingt-unième session, le 3 mars 1995, avait été acceptée officiellement par les Parties contractantes suivantes : Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Iran (République islamique d'), Irlande, Italie, Jordanie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie et Communauté européenne.

40. Le Groupe de travail a noté que la grande majorité des opérations de transit TIR se déroulaient maintenant dans des pays ayant accepté la résolution No 49.

ii) Système de contrôle informatisé des carnets TIR : application de la recommandation adoptée le 20 octobre 1995

Document : TRANS/WP.30/AC.2/37, annexe 4

41. Le Groupe de travail a été informé des progrès faits dans l'application de la recommandation adoptée par le Comité de gestion TIR le 20 octobre 1995 sur l'adoption d'un système de contrôle informatisé des carnets TIR (TRANS/WP.30/AC.2/37, annexe 4).

42. Les représentants de l'IRU ont informé le Groupe de travail que 38 pays étaient désormais reliés au système SAFETIR IRU dont 33 envoyaient des données régulièrement. Soixante-deux pour cent de l'ensemble des carnets TIR délivrés étaient couverts par ce système et le délai moyen de la transmission des données après la décharge des carnets TIR était d'une quinzaine de jours et avait tendance à diminuer encore. A compter de mars 1998 les informations contenues dans le système SAFETIR comporteraient aussi la date de délivrance du carnet TIR par l'association nationale ainsi que le numéro d'identification du détenteur du carnet.

43. Le Groupe de travail a noté que, dans les prochaines semaines, l'IRU fournirait aux autorités douanières intéressées des informations en direct sur les carnets TIR déchargés ainsi que sur les carnets volés ou non valables pour d'autres raisons, soit au moyen : a) de lignes téléphoniques, en utilisant un PC et un modem; b) du réseau Internet ou c) de systèmes de courrier électronique.

44. Le Groupe de travail s'est félicité de ces possibilités nouvellement offertes qui avaient été prévues dans la recommandation du 20 octobre 1995. Elles faciliteraient les procédures de recherche des autorités douanières pour obtenir des informations précises sur le lieu et la date de décharge des carnets TIR.

45. Le Groupe de travail a considéré qu'étant donné les mesures de précaution prises par l'IRU, aucun problème de sécurité ne semblait actuellement se poser en ce qui concerne la décharge des informations stockées dans le système SAFETIR.

46. Reconnaissant la nécessité d'ajouter aux sept éléments de données existants, prescrits dans la recommandation du 20 octobre 1995, des informations sur le numéro de page du volet du carnet TIR, surtout pour réduire le nombre d'informations erronées et le travail de recouplement ensuite nécessaire, le Groupe de travail a recommandé au Comité de gestion TIR d'ajouter ce type d'information en tant qu'élément de donnée obligatoire à fournir par les autorités douanières. Le secrétariat a été prié de transmettre cette recommandation au Comité de gestion TIR, à sa prochaine session (26 et 27 février 1998), ainsi que la proposition tendant à élaborer une procédure agréée pour le recouplement des données incompatibles. L'IRU a été invitée à formuler des propositions appropriées à transmettre au Comité de gestion TIR.

iii) Règlement des demandes de paiement

47. Le Groupe de travail a été informé par les représentants de l'IRU que les procédures d'arbitrage, engagées par l'IRU, pour obtenir le règlement des demandes de paiement présentées par les douanes aux précédents assureurs de la chaîne internationale de garantie qui avaient dénoncé leur contrat auprès de l'IRU à la fin de 1994 avaient été closes et qu'un arrêt du tribunal compétent était attendu dans les tout prochains mois. Pour répondre aux demandes légitimes de paiement présentées par les autorités douanières à l'encontre des assureurs précédents, l'IRU avait déjà versé, sur ses propres fonds, 6,8 millions de francs suisses.

48. En ce qui concerne les demandes de paiement présentées aux nouveaux assureurs, environ 2 millions de francs suisses avaient jusqu'ici été versés, dont 500 000 francs suisses au bénéfice de la Fédération de Russie.

49. Le Groupe de travail a pris acte de ce que plusieurs représentants d'autorités douanières s'étaient déclarés satisfaits de la situation actuelle quant au règlement des demandes de paiement présentées par les douanes.

50. Les représentants de la Communauté européenne ont signalé que, en coopération avec l'IRU, cinq Etats membres procédaient à une vérification des notifications de non-décharge (art. 11, par. 1). Pour deux Etats membres la tâche était pratiquement achevée et, sous réserve de confirmation, les premiers résultats laissaient entendre qu'il y avait peu de demandes effectives, voire aucune. L'exercice était poursuivi.

51. Suite à un débat sur l'interprétation de l'article 8 de la Convention, en particulier de ses paragraphes 1 et 7, et en vue d'être informé des pratiques administratives usuelles applicables à la présentation des demandes de paiement par les douanes, le Groupe de travail s'est félicité de l'offre de la Turquie et de l'IRU d'établir de brefs documents sur ces questions, pour examen à sa prochaine session. Il n'a pas été envisagé de modifier le texte actuel de l'article 8 pour l'instant car il semblait dénué d'ambiguïté et conforme aux procédures douanières générales.

52. Dans ce contexte, le Groupe de travail a accueilli avec satisfaction l'offre de la Fédération de Russie de présenter un document pour examen à sa prochaine session et d'expliquer les procédures administratives applicables au contrôle des opérations de transit TIR dans la Fédération de Russie et dans l'Union douanière entre le Bélarus et la Fédération de Russie.

iv) Interprétation de l'article 3 de la Convention

Document : TRANS/WP.30/R.191

53. Le Groupe de travail a rappelé qu'à ses quatre-vingt-quatrième et quatre-vingt-septième sessions, il avait examiné brièvement la question de savoir si, conformément à l'article 3 de la Convention, il était acceptable d'appliquer la procédure TIR au transport d'autobus et de camions ordinaires, à vide ou chargés, roulant sur leurs propres roues, ce qui impliquerait que ces véhicules eux-mêmes soient considérés comme étant les "marchandises" transportées sous le régime TIR. Le Groupe de travail avait considéré que, même si la Convention s'appliquait en principe au transport de marchandises par des véhicules routiers (art. 2), il n'y aurait pas de difficultés, du point de vue de la sécurité douanière, à ce que ces véhicules soient englobés dans le régime TIR dans la mesure où ils seraient clairement décrits dans le manifeste de marchandises du carnet TIR (TRANS/WP.30/174, par. 33 à 35; TRANS/WP.30/168, par. 54 à 56).

54. Sur la base d'un projet rédigé par le secrétariat de la CEE à ce sujet (TRANS/WP.30/R.191), le Groupe de travail a approuvé en principe le commentaire contenu dans l'annexe au présent rapport. Les représentants de la Turquie ayant réservé leur position sur ce commentaire, le Groupe de travail a décidé de revenir sur la question à sa session de février avant de le transmettre au Comité de gestion TIR pour adoption.

v) Procédures améliorées d'utilisation des carnets TIR par les transporteurs

Document : TRANS/WP.30/R.196

55. En vue de réduire les possibilités de décharge frauduleuse des carnets TIR aux bureaux de douane de destination, le secrétariat, à la suggestion des transporteurs, avait établi une brève note décrivant les procédures qui permettraient éventuellement de réduire les possibilités de fraude par falsification des timbres ou des documents douaniers (TRANS/WP.30/R.196).

56. Le Groupe de travail a procédé à un premier échange de vues sur la possibilité de recommander ou de prescrire dans la Convention que le titulaire du carnet TIR ou son agent (conducteur) traite directement avec les représentants des douanes pour la décharge des carnets TIR. Il a estimé que, en principe, la procédure décrite dans le document TRANS/WP.30/R.196 était conforme à la lettre et à l'esprit de la Convention. Etant donné que le carnet TIR était un document douanier établissant également la preuve d'une garantie financière par le transporteur (le titulaire), ce dernier avait le droit d'insister pour pouvoir traiter directement avec les représentants des douanes en ce qui concerne la décharge des carnets TIR.

57. Le Groupe de travail a toutefois estimé que l'insertion de plusieurs feuillets jaunes No 1/No 2 (non destinés aux douanes), qui pourraient être remis à l'importateur ou au destinataire pour effectuer les formalités d'importation ou autres formalités douanières, ne semblait pas constituer une solution pratique car il pourrait en résulter une certaine confusion quant à l'utilisation de ces volets. Plutôt que de modifier le carnet TIR, il fallait appliquer les dispositions de la Convention correctement, notamment celles de l'article 28.

58. Dans ce contexte, le Groupe de travail a estimé que le libellé de l'article 28 et/ou de la note explicative O.28 devrait être revu, de manière à assurer que la décharge des carnets TIR puisse intervenir sans délai et que les personnes agissant au titre d'autres régimes douaniers (importation, entreposage, etc.) ne soient pas impliquées dans la décharge des carnets TIR.

vi) Application des dispositifs de scellement et de repérage électroniques

Document : Document informel No 7 transmis par Ananda Management SA

59. Suite à la présentation d'un système électronique pour la détection, l'identification et le repérage automatiques des camions consistant en a) un réseau de détection électronique composé d'antennes incorporées dans la chaussée, b) de marqueurs électroniques des véhicules (scellement), et c) d'une unité centrale de traitement des données, le Groupe de travail a étudié la question de savoir si ces systèmes, améliorant la surveillance et la sécurité douanières, pouvaient être prescrits par les autorités douanières pour le transport sous régime TIR, moyennant une redevance modeste.

60. Le Groupe de travail a estimé que ces systèmes de scellement et de repérage électroniques qui pourraient aussi servir à empêcher la falsification de la documentation sur support papier pourraient contribuer à réduire la fraude douanière lors des opérations de transit, particulièrement dans le cas de marchandises sensibles, même si la majorité des activités frauduleuses intervenaient aujourd'hui dans le pays de destination.

61. Même si la Convention ne prévoit pas l'usage obligatoire de ces dispositifs de contrôle, le prélèvement d'une redevance d'utilisation de ces dispositifs ne semblait pas conforme aux dispositions actuelles, en particulier celles du premier paragraphe de l'article 46.

62. Etant donné que la prescription systématique de ces dispositifs de scellement et de repérage électroniques pourrait être bénéfique pour la sécurité douanière, le Groupe de travail a toutefois décidé de poursuivre l'examen de la question, dans le cadre du processus de révision de la Convention.

vii) Ordonnance No 513 de la Commission douanière d'Etat de Russie.

Document : Document informel No 1 transmis par la Fédération de Russie

63. Le Groupe de travail a été informé par les représentants de la Fédération de Russie que la Commission douanière d'Etat de Russie envisageait d'interdire, à compter du 1er janvier 1998, le transport d'un certain nombre de marchandises sensibles sous régime TIR, à moins que les transporteurs ne fournissent, par l'intermédiaire de leurs associations nationales, une garantie spéciale supplémentaire directe de l'ordre de 50 000 dollars des Etats-Unis par carnet TIR (Ordonnance No 513 en date du 22 août 1997). Le Groupe de travail a noté que cette ordonnance avait été promulguée pour garantir le remboursement des créances douanières à l'encontre de transporteurs étrangers. Le nombre de ces créances avait doublé depuis 15 mois sur le territoire de la Fédération de Russie et le système international de garantie actuel n'était apparemment pas en mesure d'offrir une indemnisation appropriée pour couvrir les pertes qui s'ensuivaient pour le budget de l'Etat.

64. Les représentants de la Fédération de Russie ont souligné que leur pays souhaitait rester Partie contractante à la Convention mais qu'à leur avis l'ordonnance envisagée à la suite de l'exclusion d'un certain nombre de marchandises sensibles du territoire de la Communauté européenne depuis le 1er avril 1996 était nécessaire jusqu'à ce que des mesures concrètes aient été prises par l'IRU, les assureurs internationaux et toutes les Parties contractantes à la Convention pour rétablir le fonctionnement approprié du système international de garantie.

65. Les représentants de l'IRU ont reconnu que le nombre de notifications concernant la non-décharge de carnets TIR ainsi que les demandes de paiement présentées par la Commission douanière d'Etat de la Fédération de Russie par l'intermédiaire de l'Association garante russe ASMAP avait considérablement augmenté ces dernières années. Malheureusement, les procédures suivies par les autorités compétentes de la Fédération de Russie pour justifier ces demandes étaient parfois difficiles à comprendre, et les informations jointes

à ces dernières n'étaient souvent pas assez complètes pour permettre une indemnisation immédiate par les assureurs internationaux. Ces derniers temps, cependant, des progrès considérables avaient été faits dans ce domaine grâce à de nombreux contacts bilatéraux entre représentants de la Commission douanière d'Etat, des assureurs internationaux et de l'IRU.

66. Dans ce contexte, les représentants de l'IRU ont fait remarquer que la fourniture d'une garantie directe supplémentaire par ses associations nationales, comme cela était envisagé dans l'Ordonnance No 513, était incompatible avec les dispositions de la Convention TIR, allait à l'encontre des modalités contractuelles régissant les relations dans le cadre de la chaîne internationale de garantie et était par conséquent inacceptable.

67. Les représentants de la Communauté européenne ont expliqué que l'interdiction, depuis le 1er avril 1996, du transport sous régime TIR de certaines marchandises sensibles sur le territoire de la Communauté européenne était due à la dénonciation unilatérale des contrats de garantie par certaines associations garantes nationales établies dans la Communauté européenne. Cette mesure, qui touchait au même titre les transporteurs nationaux et étrangers, avait été condamnée par tous les pays de la Communauté européenne et le Groupe de travail car non conforme à la lettre ou à l'esprit de la Convention TIR (TRANS/WP.30/168, par. 13 à 19; TRANS/WP.30/174, par. 26 et 27).

68. Le Groupe de travail a remercié la Fédération de Russie de lui avoir communiqué le texte de l'Ordonnance No 513 répondant ainsi au vœu du Groupe de travail d'être informé suffisamment tôt, dans la mesure du possible, des mesures nationales envisagées pour garantir le fonctionnement du régime TIR (TRANS/WP.30/174, par. 40).

69. Le Groupe de travail a aussi indiqué qu'il comprenait les circonstances particulières qui avaient poussé la Commission douanière d'Etat de Russie à envisager l'application de mesures radicales pour améliorer le fonctionnement du système international de garantie. Le Groupe de travail doutait toutefois de l'utilité et de la légalité des mesures spécifiques envisagées dans l'Ordonnance No 513.

70. Le Groupe de travail a en particulier estimé une nouvelle fois que l'interdiction du transport de certaines marchandises sous régime TIR n'était conforme ni à la lettre ni à l'esprit de la Convention (voir par. 67 ci-dessus). Il a également considéré que la fourniture d'une garantie supplémentaire directe par les associations nationales étrangères à la Commission douanière d'Etat de Russie allait à l'encontre des dispositions de la Convention, en particulier celles du paragraphe 2 de son article 6, et qu'elle était contraire à l'un de ses principes fondamentaux, à savoir la fourniture d'installations de transit douanier sur une base non discriminatoire et réciproque.

71. Le Groupe de travail a indiqué que la fourniture de cette garantie supplémentaire directe par les associations nationales risquait d'obliger les assureurs internationaux à dénoncer la garantie portant sur les carnets TIR délivrés par ces associations, étant donné que toutes les clauses de base des contrats d'assurance étaient fondées sur les dispositions de la Convention.

En conséquence, les associations nationales garantes pourraient se voir contraintes de ne plus garantir ces carnets TIR, et les autorités douanières des autres Parties contractantes ne seraient plus en mesure d'accepter lesdits carnets.

72. Le Groupe de travail a également indiqué que, pareillement, toutes les relations contractuelles de droit privé entre les parties de la chaîne internationale de garantie (transporteurs, associations nationales, IRU et compagnies d'assurance) tenaient compte des dispositions de la Convention TIR et étaient appliquées de manière égale et non discriminatoire. Dans ces conditions, limiter unilatéralement les obligations d'une association nationale (dans ce cas l'ASMAP) aux carnets TIR qu'elle délivrait pourrait aussi invalider ses relations contractuelles avec l'organisation internationale et les assureurs internationaux. En conséquence, une telle association pourrait n'être plus habilitée à délivrer des carnets TIR.

73. En vue de trouver rapidement des solutions aux problèmes abordés dans l'Ordonnance susmentionnée, le Groupe de travail :

a) a prié l'IRU et les assureurs internationaux de tout mettre en oeuvre et de mobiliser toutes les ressources voulues, en matériel et en personnel, afin de coopérer avec la Commission douanière d'Etat de la Fédération de Russie pour résorber toutes les créances douanières en suspens conformément aux dispositions de la Convention et de faire rapport au Groupe de travail sur les résultats obtenus, à sa session de février 1998;

b) a souligné qu'il s'engageait à appliquer intégralement toutes les dispositions adoptées au cours de la première phase du processus de révision TIR concernant en particulier le fonctionnement efficace de la Commission de contrôle TIR et son rôle de surveillance en ce qui concerne le fonctionnement du système de garantie, l'application d'un système d'identification contrôlé à l'échelle internationale pour les transporteurs agréés et la mise en place effective du système de contrôle informatisé pour les carnets TIR;

c) a invité la Commission douanière d'Etat de la Fédération de Russie à : i) poursuivre sa coopération constructive avec d'autres Parties contractantes à la Convention ainsi qu'avec l'IRU et les assureurs internationaux afin d'apporter une solution aux problèmes ci-dessus; et ii) de reconsidérer les dispositions ainsi que l'application de l'Ordonnance No 513, afin d'éviter les perturbations éventuelles dans le système de transit douanier TIR à destination et en provenance de la Fédération de Russie.

74. Le Groupe de travail a invité les autorités douanières de toutes les Parties contractantes de la Convention à apporter à la Commission douanière d'Etat de la Fédération de Russie toute l'assistance nécessaire et, à sa demande, toutes les informations pertinentes, pour réduire la fraude douanière commise dans le cadre du régime TIR.

viii) Demande de garantie supplémentaire en Lituanie

75. Le Groupe de travail a noté que, depuis le 16 juin 1997, le Gouvernement lituanien appliquait une nouvelle réglementation douanière (résolution No 532) stipulant que, si le total des droits et taxes douaniers sur les marchandises

transportées sous couvert d'un carnet TIR venait à dépasser la garantie maximale prévue par carnet TIR, une garantie supplémentaire devait être fournie pour couvrir la différence.

76. Le Groupe de travail a souligné que la fourniture de garanties supplémentaires de ce genre n'était conforme ni à la lettre ni à l'esprit de la Convention, en particulier de l'article 4. Il s'est référé dans ce contexte aux commentaires déjà adoptés aux articles 8 et 23 (p. 43 et 54 du Manuel TIR de 1995) au sujet des droits et taxes dus et des services d'escorte aux frais du transporteur, ainsi qu'au commentaire à l'article 17 (p. 50 du Manuel TIR de 1995) autorisant, dans certaines conditions, l'utilisation de plus d'un carnet TIR.

77. Le Groupe de travail a aussi noté que la demande de garanties supplémentaires de la part des autorités douanières comportait le risque que les assureurs internationaux, en cas d'activités frauduleuses, n'assurent plus les carnets TIR sur le territoire de ce pays.

78. Le secrétariat a été prié d'informer le Gouvernement lituanien de cet avis du Groupe de travail.

ix) Prolongation du délai d'utilisation de l'ancien certificat d'agrément d'un véhicule routier

79. Informé par le secrétariat d'une demande présentée par l'Albanie en vue de prolonger le délai d'utilisation de l'ancien certificat d'agrément d'un véhicule routier jusqu'au 1er janvier 1998, notant que le secrétariat avait fourni aux autorités albanaises compétentes des nouveaux certificats types, constatant qu'un très petit nombre de véhicules et de transporteurs entraient en jeu, que toute prolongation du délai exigerait que plus de 10 000 postes de douane soient informés, et constatant l'absence d'une attestation de garantie par les assureurs internationaux couvrant les opérations de transport effectuées avec les anciens certificats, le Groupe de travail a estimé qu'il n'était pas en mesure de recommander la prolongation demandée par l'Albanie.

x) Rétablissement de la garantie pour les marchandises sensibles dans l'Union européenne

80. Le Groupe de travail a été informé qu'à compter du 1er août 1997, la Communauté européenne avait décidé de rétablir la garantie globale pour les trois catégories de marchandises suivantes, dans le cadre des systèmes de transit communautaire/commun :

Fromages et caillebotte	Code du SH 04.06
Froment (blé) et méteil	Code du SH 10.01
Seigle	Code du SH 10.02.

81. Le Groupe de travail a rappelé qu'en dénonçant leurs contrats de garantie pour un certain nombre de marchandises sensibles sur le territoire de la Communauté européenne à compter du 1er avril 1996, les associations nationales garantes fonctionnant dans le cadre du régime TIR avaient soutenu que cette dénonciation était motivée par l'augmentation de la garantie,

passée à 100 % pour les marchandises transportées sous couvert des systèmes de transit communautaire/commun. Le Groupe de travail attendait par conséquent que ces associations et les assureurs internationaux rétablissent désormais leurs garanties, tout au moins pour les trois catégories de marchandises susmentionnées puisque leurs conditions de garantie en vertu des systèmes de transit communautaire/commun avaient été assouplies. L'IRU a été priée d'informer les associations nationales et les assureurs internationaux concernés de l'opinion exprimée par le Groupe de travail et de faire rapport sur les résultats obtenus.

82. Faute de temps, le Groupe de travail a reporté à sa prochaine session l'examen des points suivants de l'ordre du jour :

Convention TIR de 1975

Registre international des dispositifs de scellement douanier
Répertoire international des centres de liaison TIR

Convention relative au régime douanier des conteneurs utilisés en transport international dans le cadre d'un pool

CONVENTIONS DOUANIERES RELATIVES A L'IMPORTATION TEMPORAIRE DES VEHICULES ROUTIERS PRIVES (1954) ET DES VEHICULES ROUTIERS COMMERCIAUX (1956)

a) Etat de la résolution No 48

Document : TRANS/WP.30/151, annexe 4

83. Le 28 avril 1994, le Secrétaire exécutif de la CEE/ONU avait écrit à toutes les Parties contractantes aux Conventions de 1954 et 1956, conformément à la résolution No 48 sur l'acceptation des carnets de passage en douane et des carnets CPD, adoptée par le Groupe de travail le 2 juillet 1993 (TRANS/WP.30/151, annexe 4).

84. Au 20 octobre 1997, les Parties contractantes ci-après avaient informé le secrétariat qu'elles approuvaient la résolution No 48 : Allemagne, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Chypre, Danemark, Espagne, France, Iran (République islamique d'), Italie, Norvège, Royaume-Uni, Suisse, Communauté européenne.

b) Engagement de la procédure d'amendement pour l'article 13, nouveau paragraphe 4, de la Convention de 1954

85. Le Groupe de travail a de nouveau invité le Gouvernement italien à proposer officiellement l'incorporation du nouveau paragraphe 4 de l'article 13 dans la Convention de 1954, comme il avait été décidé lors de la quatre-vingt-quatrième session, en juin 1996 (TRANS/WP.30/168, par. 72).

c) Difficultés rencontrées dans l'application de la Convention de 1954 en Egypte

86. A sa quatre-vingt-huitième session, le Groupe de travail avait été informé par les représentants de l'Egypte et de l'AIT/FIA que des progrès considérables avaient été faits pour résoudre les problèmes d'administration et de garantie qui avaient compromis le fonctionnement de la Convention en Egypte. Le Gouvernement égyptien avait aussi confirmé que la Convention de 1954 était intégralement appliquée sur son territoire (TRANS/WP.30/176, par. 48 et 49).

87. Le représentant de l'AIT/FIA a informé le Groupe de travail de l'évolution de la situation dans ce domaine et du résultat des réunions tenues récemment au Caire avec les autorités égyptiennes compétentes.

88. Le Groupe de travail a noté avec satisfaction les progrès enregistrés en vue d'appliquer correctement la Convention de 1954 en Egypte, a encouragé toutes les parties concernées à poursuivre leur dialogue constructif sur la question et a décidé de continuer de suivre la situation.

d) Difficultés rencontrées dans l'application de la Convention de 1954 en Australie

Document : TRANS/WP.30/1997/4

89. Sur la base d'un document communiqué par l'AIT/FIA, le Groupe de travail a étudié les "zones d'ombre" dans l'interprétation de l'expression "usage privé" dans la Convention, constatées récemment en Australie. Le Groupe de travail a noté que l'expression "usage privé" telle que définie dans la Convention semblait ouvrir un champ d'interprétation considérable, notamment dans le cas des véhicules de rallye, des véhicules prêtés à des fins commerciales ou des véhicules temporairement importés par des travailleurs étrangers.

90. Le Groupe de travail a décidé d'inviter les représentants des douanes de faire rapport, à la prochaine session, sur les pratiques nationales en matière d'application de la Convention, en ce qui concerne les cas mentionnés dans le document de l'AIT/FIA, et a prié le secrétariat de contacter l'Organisation mondiale des douanes (OMD) pour connaître ses vues sur la question.

CONVENTIONS DOUANIERES RELATIVES AUX PIECES DE RECHANGE UTILISEES POUR LA REPARATION DES WAGONS EUROP

Révision de la Convention

Documents : TRANS/WP.30/R.169, TRANS/WP.30/R.129, document informel No 4 établi par l'OMD et l'UIC

91. A sa quatre-vingt-septième session, le Groupe de travail avait brièvement examiné un document de l'UIC contenant un avant-projet de convention nouvelle visant à étendre les mesures de facilitation de la Convention actuelle aux 19 pays appliquant le "RIV" (TRANS/WP.30/R.169).

Le Groupe de travail avait aussi étudié jusqu'à quel point les dispositions de la Convention nouvelle proposée pouvaient déjà être couvertes par d'autres conventions en vigueur, comme la Convention d'Istanbul (TRANS/WP.30/174, par. 57 à 59).

92. Comme le Groupe de travail l'avait demandé, l'Organisation mondiale des douanes (OMD) et l'UIC avaient tenu des consultations sur les possibilités d'incorporer dans la Convention d'Istanbul les dispositions de la nouvelle convention proposée. Selon l'OMD, cela semblait en principe possible.

93. Suite à un bref échange de vues sur les conditions spécifiques de l'importation temporaire de pièces de rechange pour les chemins de fer, le Groupe de travail a prié l'UIC de revoir une fois de plus avec l'OMD ces détails techniques et de lui faire rapport à ce sujet à l'une de ses sessions ultérieures.

PREVENTION DE L'UTILISATION ABUSIVE DES SYSTEMES DE TRANSIT DOUANIER PAR DES CONTREBANDIERS

94. Le représentant de la République tchèque a signalé au Groupe de travail qu'une fraude importante avait été décelée en juillet 1997 : 7 millions de cigarettes avaient été introduites en contrebande dans un conteneur censé transporter des chaussures, sous régime TIR.

PROGRAMME DE TRAVAIL POUR LA PERIODE 1998 A 2002

Documents : TRANS/WP.30/1997/5; documents informels Nos 8 et 9 établis par le secrétariat et la Slovaquie

95. Le Groupe de travail a été informé que le Comité des transports intérieurs avait, à sa cinquante-neuvième session (13-17 janvier 1997), adopté des lignes directrices pour la présentation de son programme de travail et de celui de ses organes subsidiaires, dont les présidents avaient été priés d'examiner la conformité des éléments de programme dont ils étaient responsables à ces lignes directrices.

96. Suite à la demande du Comité, le secrétariat et la Présidente du Groupe de travail avaient légèrement modifié le programme de travail actuel afin qu'il soit compatible avec les directives susmentionnées (TRANS/WP.30/1997/5). Le Groupe de travail a adopté ce programme, qui est reproduit à l'annexe 2 du présent rapport.

97. En ce qui concerne le rang de priorité des divers éléments maintenus dans son programme de travail (voir annexe 2), le Groupe de travail a fixé l'ordre de priorité suivant (par numéro d'élément de programme) : i), ii), iv), ix), viii), iii), vi), vii), v), x).

98. Afin de progresser rapidement dans la révision de la Convention TIR (phase II), le Groupe de travail a recommandé la création d'un groupe d'experts spécial chargé de mettre sous forme finale un ensemble de propositions d'amendement, si possible d'ici le début de 1999.

99. Le Groupe de travail a estimé qu'outre les deux sessions proposées pour le Groupe spécial d'experts, il conviendrait de tenir deux sessions ordinaires en 1998. Par contre, le calendrier habituel, c'est-à-dire trois réunions par an, devrait être réétabli à compter de 1999 afin de permettre l'administration, l'interprétation et la préparation adéquate des amendements aux conventions (plus de dix) en vigueur dans le domaine des douanes et de la facilitation du transport dont il était responsable.

100. Le Groupe de travail a aussi souligné qu'étant donné le caractère technique et juridique de ses délibérations et décisions il était impératif qu'un rapport détaillé soit adopté à la fin de ses sessions et qu'il comporte les commentaires (interprétations) des dispositions des instruments juridiques. Ces délibérations et commentaires, consensus entre les Parties contractantes aux divers traités internationaux, étaient utilisés par les administrations nationales, les tribunaux nationaux et les organisations internationales pour fonder leurs décisions et devaient être très soigneusement pesés avant adoption finale par le Groupe de travail.

CALENDRIER DES REUNIONS ENVISAGEES DU GROUPE DE TRAVAIL ET DU COMITE DE GESTION TIR

101. Le Groupe de travail a arrêté le calendrier ci-après de réunions jusqu'au début de 1999, sous réserve de l'approbation du Comité des transports intérieurs :

25 et 26 novembre 1997	Réunion spéciale sur la création de la CCTIR et du secrétariat TIR (sur invitation seulement)
24 au 27 février 1998	Groupe de travail WP.30 (Quatre-vingt-dixième session)
dont : 24 février 1998	Application de la nouvelle annexe 9, première partie, f), v) de la Convention TIR
26 au 27 février 1998	Comité de gestion TIR (Vingt-quatrième session)
Début avril 1998	Groupe informel d'experts (phase II de la révision de la Convention TIR) (sur invitation seulement)
24 au 26 juin 1998	Groupe spécial d'experts (phase II de la révision de la Convention TIR)
19 et 20 octobre 1998	Groupe spécial d'experts (phase II de la révision de la Convention TIR)
21 au 23 octobre 1998	Groupe de travail WP.30 (Quatre-vingt-onzième session)
(25 et 26 février 1999	Comité de gestion TIR (Vingt-cinquième session))

QUESTIONS DIVERSES

a) Date des prochaines sessions

102. Le Groupe de travail a décidé de tenir sa quatre-vingt-dixième session du 24 au 27 février 1998. La date limite de soumission des documents officiels de cette session a été fixée au 10 décembre 1997.

103. La quatre-vingt-onzième session du Groupe de travail est envisagée du 21 au 23 octobre 1998.

b) Restriction à la distribution des documents

104. Le Groupe de travail a décidé que la distribution des documents publiés à l'occasion de la présente session ne serait frappée d'aucune restriction à l'exception des deux registres internationaux sur les dispositifs de scellement douanier et les centres de liaison TIR.

ADOPTION DU RAPPORT

105. Conformément à l'usage, le Groupe de travail a adopté le rapport sur sa quatre-vingt-neuvième session.

Annexe 1

CONVENTION DOUANIERE RELATIVE AU TRANSPORT INTERNATIONAL
DE MARCHANDISES SOUS LE COUVERT DE CARNETS TIR
(CONVENTION TIR DE 1975)
MANUEL TIR

Commentaire adopté par le Groupe de travail des problèmes douaniers
intéressant les transports

Remplacer le commentaire actuel à l'article 3 (TRANS/GE.30/10, par. 14 à 17)
par le texte ci-après :

"Commentaire

Véhicules routiers considérés comme marchandises lors d'une opération
de transit

Occasionnellement, des véhicules routiers spéciaux tels que grues,
balayeuses, bétonnières, etc., mais, à titre exceptionnel, également
des autocars et des camions normaux, chargés ou à vide, exportés vers
des pays tiers, se déplacent par leurs propres roues jusqu'à leur point
de livraison. Les véhicules de ce genre sont assimilés à des
marchandises dans une opération de transit et un carnet TIR pourrait
légitimement être délivré en pareil cas. Les dispositions de
l'article 29, et notamment de son paragraphe 3, s'appliquent. Il n'est
pas exigé de certificat d'agrément pour ces véhicules s'ils transportent
des marchandises qui ne sont ni pondéreuses ni volumineuses.

(TRANS/GE.30/10, par. 14 à 17; TRANS/WP.30/178, par. 53 et 54;
TRANS/WP.30/AC.2/....)"

Ajouter le même commentaire à l'article 29.

Annexe 2

PROJET DE PROGRAMME DE TRAVAIL POUR LA PERIODE 1998-2002 *

ACTIVITE 02.9 : PROBLEMES DOUANIERS INTERESSANT 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) Elaboration, mise en oeuvre et, le cas échéant, modification d'instruments juridiques internationaux;
- b) Simplification des formalités, des documents et des procédures administratifs.

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

- [iii)] **i)** Révision de la Convention TIR de 1975 **en vue de stabiliser la procédure TIR de transit douanier.** (1998)
 - ii) Etude des mesures juridiques et administratives spécifiques pour lutter contre la fraude fiscale dans le cadre de la Convention TIR. (Projet permanent)
- [i)] **iii)** Etude de l'extension éventuelle de la Convention TIR à d'autres régions, notamment sous l'angle juridique et administratif. (Projet permanent)
 - iv) Examen périodique des conventions en vigueur sur les questions douanières et la facilitation, pour s'assurer qu'elles répondent aux exigences des transports modernes. (Projet permanent)
 - v) Etude de la facilitation des formalités concernant les pools de conteneurs dans le transport international, et activités de suivi dans le cadre de la nouvelle Convention relative au régime douanier des conteneurs utilisés en transport international dans le cadre d'un pool. (Projet permanent)
 - vi) Etude destinée à faciliter le transit ferroviaire sur la base des lettres de voiture internationales CIM et SMGS, **y compris l'élaboration d'un régime juridique nouveau permettant l'utilisation de ces lettres.** [1997] (1999)

*Les passages nouvellement proposés sont indiqués en caractères gras; ceux qu'il est proposé de supprimer sont placés entre crochets.

- vii) Analyse des difficultés rencontrées dans le domaine des formalités à accomplir lors du franchissement des frontières, en vue de définir des procédures administratives propres à les éliminer, et examen des activités connexes des organisations internationales compétentes. (Projet permanent)
- viii) Etude des questions douanières afin de simplifier les formalités et les documents douaniers dans le domaine des transports, en tenant compte en particulier de la possibilité de recourir aux solutions offertes par l'échange de données informatisé, **y compris les messages EDIFACT/ONU**. (Projet permanent)
- ix) Etude des moyens propres à prévenir l'usage abusif des avantages résultant de l'instauration de procédures douanières simplifiées, et notamment examen périodique de l'application de la résolution No 220 (Prévention de l'usage abusif par les trafiquants de stupéfiants des régimes douaniers de transit des marchandises). (Projet permanent)
- x) Etude de l'harmonisation des conditions dans lesquelles s'exercent les contrôles douaniers et autres aux frontières (contrôles sanitaires, phytosanitaires, vétérinaires et de qualité; application des normes; contrôles visant au maintien de l'ordre public), et notamment promotion de la mise en oeuvre et extension du champ d'application de la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (1982). (Projet permanent)
- xi) Coopération active et création de mécanismes pour l'échange régulier d'informations avec d'autres organisations gouvernementales et non gouvernementales pour lutter contre la fraude fiscale et la contrebande et harmoniser le transit douanier international et autres procédures de facilitation des transports. (Projet permanent)**
- [xi) Etude d'un suivi de l'application du travail de mise au point de messages EDIFACT dans le secteur des transports, en tenant compte en particulier des possibilités de simplification du régime TIR. (Projet permanent)]
- [xii) Préparation d'un atelier de la CEE sur les mesures de facilitation du transport international, à l'intention des pays en transition. (1997)]
