



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.30/216  
16 novembre 2004

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des problèmes douaniers  
intéressant les transports

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL DES PROBLÈMES DOUANIERS  
INTÉRESSANT LES TRANSPORTS SUR SA CENT HUITIÈME SESSION  
(11 -15 octobre 2004)**

**TABLE DES MATIÈRES**

|   | <u>Paragraphes</u> | <u>Page</u> |
|---|--------------------|-------------|
| Participation.....  | 1 - 4              | 2           |
| Adoption de l'ordre du jour.....  | 5                  | 2           |
| Activités d'organes de la CEE et d'autres organismes des Nations Unies<br>intéressant le Groupe de travail.....                                       | 6                  | 2           |
| Activités d'autres organisations intéressant le Groupe de travail.....  | 7 - 12             | 4           |
| Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des<br>marchandises aux frontières, 1982 («Convention sur l'harmonisation»).....          | 13 - 19            | 5           |
| Conventions douanières relatives à l'importation temporaire des véhicules<br>routiers privés (1954) et des véhicules routiers commerciaux (1956)..... | 20 - 22            | 7           |
| Convention douanière relative au transport international de marchandises<br>sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR de 1975).....              | 23 - 77            | 7           |
| Prévention de l'utilisation abusive des systèmes de transit douanier par des<br>contrebandiers.....   | 78                 | 17          |
| Programme de travail pour la période 2005-2009.....   | 79 - 80            | 17          |
| Questions diverses.....   | 81 - 83            | 18          |
| Adoption du rapport.....  | 84                 | 18          |
| Annexe 1: Convention TIR, 1975 – Proposition d'amendement adoptée<br>par le Groupe de travail le 15 octobre 2004.....                                 |                    | 19          |
| Annexe 2: Convention TIR, 1975 – Commentaires adoptés par le Groupe de travail.....   |                    | 21          |

## **PARTICIPATION**

1. Le Groupe de travail a tenu sa cent huitième session du 11 au 15 octobre 2004, à Genève.
2. Les représentants des pays suivants y ont participé: Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Danemark, Estonie, États-Unis d'Amérique, ex-République yougoslave de Macédoine, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Serbie-et-Monténégro, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse et Turquie. Des représentants de la Communauté européenne (CE) étaient également présents.
3. La Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) était représentée.
4. Les organisations non gouvernementales suivantes étaient représentées: Bureau international des conteneurs (BIC), Organisation internationale de normalisation, Union internationale des transports routiers (IRU), Alliance internationale de tourisme/Fédération automobile internationale (AIT/FIA) et Comité de liaison de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR).

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

Document: TRANS/WP.30/215.

Mandat et historique: TRANS/WP.30/215, point 1.

5. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat (TRANS/WP.30/215).

## **ACTIVITÉS D'ORGANES DE LA CEE ET D'AUTRES ORGANISMES DES NATIONS UNIES INTÉRESSANT LE GROUPE DE TRAVAIL**

Documents: TRANS/SC.2/2004/7; TRANS/SC.2/2004/8/Add.2.

Mandat et historique: TRANS/WP.30/215, point 2.

6. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat des progrès réalisés en matière de facilitation du passage des frontières dans le transport ferroviaire international. À ce sujet, il a pris acte du document TRANS/SC.2/2004/7 contenant des informations sur les préparatifs de la conférence internationale sur la facilitation du passage des frontières dans le transport ferroviaire prévue au début de 2006 et dans le cadre de laquelle il a été envisagé d'élaborer une nouvelle annexe à la «Convention sur l'harmonisation» de ce passage. Il a aussi pris acte du document TRANS/SC.2/2004/8/Add.2 qui donnait un aperçu des résultats du recensement des difficultés liées au passage des frontières dans un certain nombre de gares frontières internationales. Le Groupe de travail sera informé des progrès ultérieurs dans ce domaine au cours de ses sessions futures. Les documents peuvent être téléchargés sur le site Web suivant: <http://www.unece.org/trans/main/sc2/sc22004.html>.

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

Documents: TRANS/WP.30/2004/19; Document informel n° 4 (2004); projet de note du secrétariat de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) sur un régime de transit sûr et efficace.

Mandat et historique: TRANS/WP.30/215, point 3.

7. Le représentant de la Commission européenne a rendu compte de questions intéressant les activités du Groupe de travail quant à la nomination d'une nouvelle Commission de l'Union européenne qui devrait entrer en fonction le 1<sup>er</sup> novembre 2004. En raison de l'élargissement de l'Union européenne, cette nouvelle commission comptera 25 Commissaires. Cette occasion a été saisie pour apporter des modifications aux niveaux subalternes de la Commission, notamment à l'échelon de la Direction de la fiscalité et de l'union douanière. Le poste de directeur de la politique douanière n'a pas encore été pourvu. En outre, l'unité chargée du régime de transit et du régime TIR a aussi été réorganisée. Le Groupe de travail a également pris note des informations concernant l'application du système de transit informatisé (NSTI) de la Communauté. La phase suivante de ce système verrait l'introduction d'un système de gestion des garanties. Elle serait mise en œuvre à compter du 31 décembre 2004 dans sept États membres de l'UE ainsi qu'en Suisse et devrait s'appliquer pleinement aux régimes de transit communautaire et commun à compter du 30 septembre 2005. La dernière phase du projet NSTI initial, mettant en œuvre des procédures d'enquête, serait introduite dans tous les pays concernés à compter du 31 décembre 2005. En ce qui concernait l'introduction du régime TIR dans le NSTI, des analyses étaient en cours et il était prévu de réaliser une enquête pilote dans certains des États membres.

8. Le Groupe de travail a aussi pris note des renseignements communiqués par l'Organisation mondiale des douanes (OMD) sur ses activités. Au sujet de la sécurité de la chaîne logistique, le Conseil de l'OMD avait adopté en juin 2004 une nouvelle Résolution portant sur la sécurité et la facilitation. Elle avait débouché sur la création d'un Groupe stratégique de haut niveau, composé d'un nombre clef de Directeurs généraux des douanes, et elle indiquerait aux membres de l'OMD la voie à suivre et la conduite à tenir lors de la mise en place d'un cadre international pour la sécurité et la facilitation. Quant à la Convention douanière relative aux conteneurs, de 1972, la septième réunion du Comité administratif de cette convention se tiendrait auprès de l'OMD à Bruxelles entre les 10 et 12 novembre 2004. Il débattrait des propositions actuellement examinées par le WP.30 (TRANS/WP.30/2004/35 et TRANS/WP.30/2004/36) et jugerait de leur pertinence au regard de la Convention. Enfin, le Guide pour le transit, dont le secrétariat de l'OMD avait fourni un avant-tirage sur papier à la cent septième session du Groupe de travail, était maintenant incorporé dans le nouveau Recueil de directives aux membres relatives à l'établissement d'un régime de transit sûr et efficace. La version définitive pouvait être obtenue auprès du Service des publications de l'OMD (à l'adresse suivante: <http://www.wcoomd.org>). Le Groupe de travail a annoncé qu'il était prévu que les secrétariats de la CEE et de l'OMD se réunissent à l'occasion de la session du Comité administratif de la Convention relative aux conteneurs pour débattre, entre autres, du statut futur du Guide pour le transit et des modalités de leur collaboration sur la question du transit. Le Groupe de travail a également pris note des informations communiquées par l'IRU au sujet des travaux que l'OMD lui avait demandé

d'entreprendre pour l'élaboration de directives en matière de sécurité pour le transport routier. L'IRU communiquerait ces directives dès que possible.

9. Le Groupe de travail a par ailleurs été informé par le représentant de la Suisse des débats engagés dans le cadre de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) sur les questions liées au transport et à la facilitation, qui découlait des décisions prises lors du cycle de négociations de Cancún. Le secrétariat a confirmé qu'il était en contact avec le secrétariat de l'OMC à ce sujet et il a offert son concours pour les questions intéressant le Groupe de travail, en particulier celles qui avaient trait aux négociations concernant l'article 5 de l'Accord du GATT sur le transit.

10. Le Groupe de travail a pris note du document TRANS/WP.30/2004/19, présenté par la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), qui présentait une enquête sur la levée des obstacles au passage des frontières pour le transport international de marchandises. Ce document avait déjà été examiné à la cent septième session du Groupe de travail, de même que le document de la CEMT – CEMT/CM(2004)23 – sur lequel il reposait et dont la version sur papier avait été mise à disposition lors de cette session. Prenant note des temps d'attente moyens excessifs dont il avait été fait état pour certains passages de frontières, le Groupe de travail a décidé de revenir sur la question si d'autres problèmes devaient être signalés dans l'avenir.

11. Le Groupe de travail a pris note des renseignements fournis par l'ISO au sujet des activités de son Groupe technique 104 (ISO/TC 104) relatives aux conteneurs. Ce Groupe élabore activement des amendements à sa série de normes afin que soient admises et harmonisées les dimensions des conteneurs intermodaux en incluant ceux de 45 pieds de long, 8 pieds de large et 9,5 pieds de haut comportant des cadres d'extrémité et des pièces de coin tant aux deux extrémités qu'aux points marquant 40 pieds. Il a aussi noté l'intention de convertir la PAS 17712 sur les scellements mécaniques pour conteneurs en norme ISO officielle, et d'y incorporer une nouvelle annexe énonçant en détail des procédures de contrôle de la qualité à l'intention des fabricants pour assurer que leurs scellements soient conformes à la norme et dûment contrôlés pendant la production et la distribution afin d'éviter que ces scellements et leurs numéros ne soient volés, copiés ou utilisés frauduleusement. En outre, le Groupe a noté que le TC104 étudiait actuellement la conception de la porte d'extrémité sous l'angle de la sécurité et pour qu'il soit plus difficile de pénétrer dans un conteneur sans être détecté. Enfin, des progrès sensibles sont accomplis dans l'élaboration d'une série de normes qui, ensemble, harmoniseront les scellements électroniques pour conteneurs.

12. Le Groupe a pris note des renseignements fournis par le Bureau international des conteneurs au sujet de ses activités et en particulier sur celles concernant une révision éventuelle de la Convention relative aux conteneurs, de 1972, et la sécurité de la chaîne d'approvisionnement.

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

Documents: ECE/TRANS/55 (<http://border.unece.org> – Legal Instruments),  
TRANS/WP.30/196, TRANS/WP.30/AC.3/10, TRANS/WP.30/AC.3/8,  
TRANS/WP.30/AC.3/2004/1, TRANS/WP.30/AC.3/2003/1,  
TRANS/WP.30/2004/22, TRANS/WP.30/2003/20, TRANS/WP.30/2002/19,  
TRANS/WP.30/2001/16, TRANS/WP.30/2000/16, TRANS/WP.30/2000/11  
et documents informels n<sup>os</sup> 19 et 21 (2002).

Mandat et historique: TRANS/WP.30/215, point 4.

**a) État de la Convention**

13. Le Groupe de travail a été informé que la Convention comptait 44 Parties contractantes. Il a pris note que le Kazakhstan avait informé le secrétariat de son adhésion à la Convention. Une notification formelle d'adhésion devrait donc être prochainement envoyée au secrétariat par le Secrétaire général de l'ONU.

Des renseignements sur l'état de la Convention peuvent être consultés sur le site ci-dessous:  
<http://untreaty.un.org/ENGLISH/bible/englishinternetbible/partI/chapterXI/subchapA/treaty17.asp>.

**b) Préparation d'une nouvelle annexe sur la rationalisation des formalités de passage des frontières**

14. Le Groupe de travail a pris note que la Communauté européenne n'était toujours pas en mesure d'adopter le nouveau projet d'annexe 8 à la Convention sur la rationalisation des formalités de passage des frontières en transport international et qu'il en serait encore de même en février 2005.

15. Le Groupe de travail a déploré cet état de fait et a provisoirement décidé de réunir le Comité de gestion de la Convention, en juin 2005, en vue de l'adoption définitive du nouveau projet d'annexe 8.

16. Le Groupe de travail a par ailleurs pris note du document TRANS/WP.30/2004/27, transmis par la Communauté européenne, qui contenait un certain nombre d'observations relatives à des erreurs ou des incohérences relevées lors de l'examen du nouveau projet d'annexe 8, tel qu'il est reproduit dans le document TRANS/WP.30/AC.3/2004/1. Il a décidé d'accepter que les corrections proposées figurent dans un document révisé, en attendant que le secrétariat de l'Organisation internationale de métrologie légale lui donne des éclaircissements concernant le point 4, ainsi que les notes nécessaires à la mise en forme finale du certificat international de pesée de véhicule.

17. Le Groupe a constaté qu'aucune des délégations présentes n'avait exprimé à propos des questions figurant dans le nouveau projet d'annexe 8 d'inquiétudes de nature à en empêcher l'adoption finale.

**c) Préparation d'une nouvelle annexe sur les questions de sécurité**

18. Le Groupe de travail a pris note des renseignements communiqués par le secrétariat, selon lesquels la coordination entre les secrétariats de la CEE et de l'OMD, qu'il avait demandée à sa cent septième session, n'en était qu'à un stade préliminaire, en attendant des directives concrètes du groupe stratégique de haut niveau chargé de définir les questions spécifiques sur lesquelles l'OMD devrait se concentrer. Le Groupe de travail a demandé à l'OMD de lui faire un compte rendu détaillé de la situation à sa cent neuvième session et a demandé au secrétariat de poursuivre sa coordination avec l'OMD en vue de l'éventuelle mise sur pied d'initiatives dans ce domaine.

19. Le Groupe de travail a une fois de plus souligné que les initiatives dans ce domaine devaient absolument être coordonnées. À ce propos, il a estimé que les initiatives unilatérales et bilatérales dans ce domaine devraient concorder avec les initiatives multilatérales afin de ne pas perdre les avantages déjà acquis en matière de facilitation.

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

Documents: ECE/TRANS/107/Rev.1; ECE/TRANS/108;  
(<http://border.unece.org> – Legal Instruments); TRANS/WP.30/2004/21.

Mandat et rappel: TRANS/WP.30/215, point 5.

**a) État des Conventions**

20. Le Groupe de travail a été informé qu'au 1<sup>er</sup> juin 2004 les Conventions douanières relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) et des véhicules routiers commerciaux (1956) comptaient respectivement 77 et 39 Parties contractantes. Il sera informé de la situation en ce qui concerne leur champ d'application et le nombre de Parties contractantes. Des renseignements sur l'état des deux Conventions peuvent être obtenus sur les sites suivants: <http://untreaty.un.org/ENGLISH/bible/englishinternetbible/partI/chapterXI/subchapA/treaty8.asp> et <http://untreaty.un.org/ENGLISH/bible/englishinternetbible/partI/chapterXI/subchapA/treaty10.asp>

**b) Application des Conventions**

21. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa cent septième session il avait examiné le document TRANS/WP.30/2004/21, transmis par l'AIT/FIA et portant sur un certain nombre de questions touchant les demandes en suspens des autorités douanières. Il avait alors décidé de renvoyer au Bureau des affaires juridiques de l'ONU un certain nombre des questions posées.

22. Le Groupe de travail a noté qu'aucune réponse n'avait encore été reçue en la matière et décidé de reprendre l'examen de ce point à sa prochaine session.

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

Documents: ECE/TRANS/17 et Amend.1 à 23; Manuel TIR de 2002 (<http://tir.unece.org>); TRANS/WP.30/AC.2/37; Notification dépositaire C.N. 648.2004.TREATIES.1.

Mandat et rappel: TRANS/WP.30/215, point 6.

### **a) État de la Convention**

23. Le Groupe de travail a noté que la Convention TIR comptait 65 Parties contractantes et était applicable dans 55 d'entre elles, selon les informations communiquées par l'IRU.

24. Une liste complète des Parties contractantes à la Convention ainsi que des pays avec lesquels peut être établie une opération TIR, datée d'octobre 2004, est annexée au rapport de la trente-septième session du Comité de gestion TIR (TRANS/WP.30/AC.2/75, annexe 1). On trouvera sur le site Web de la CEE (<http://tir.unece.org>) des renseignements constamment mis à jour sur le champ d'application de la Convention TIR.

25. Le Groupe de travail a noté que, par le biais de la Notification dépositaire C.N. 648.2004.TREATIES.1, le Secrétaire général de l'ONU avait indiqué que l'amendement au paragraphe 1 de l'article 26 de la Convention, tel que le Comité de gestion TIR l'avait adopté à sa trente et unième session, en octobre 2001, était entré en vigueur le 19 septembre 2004.

### **b) Révision de la Convention**

#### **i) Mise en œuvre des phases I et II du processus de révision TIR et exemples de meilleures pratiques**

Document: TRANS/WP.30/2004/28.

26. Le Groupe de travail a pris note du document TRANS/WP.30/2004/28, qui donne un aperçu général de la mise en œuvre, dans les Parties contractantes, de la phase II du processus de révision TIR. Un certain nombre de délégations ont communiqué oralement des informations complémentaires.

27. Pour que l'application de la Convention et de ses amendements soit aussi transparente que possible, le Groupe de travail a appelé instamment toutes les Parties contractantes à informer le secrétariat par écrit de l'état d'avancement de cette application à l'échelle nationale, en particulier en ce qui concerne la phase II du processus de révision TIR.

28. Le Groupe de travail a noté que la délégation turque, ainsi qu'indiqué lors de la trente-sixième session du Comité de gestion TIR (AC.2), a demandé que l'on revienne sur la suppression de la note explicative à l'article 38, paragraphe 1, de la Convention, portant sur les infractions commises par les conducteurs. La délégation turque a expliqué que des transporteurs turcs dignes de confiance avaient été récemment exclus du régime TIR, en application de l'article 38, sans possibilité de recours. Elle estimait que ces exclusions étaient injustifiées et qu'elles n'auraient pas eu lieu si cette note explicative était restée en vigueur.

Le représentant de la Communauté européenne a fait savoir que, dans l'Union européenne, le titulaire du carnet TIR pouvait toujours faire appel en pareil cas.

29. Le Groupe de travail a examiné la question de manière approfondie. Plusieurs délégations se sont déclarées satisfaites de la suppression de la note explicative car, avant cette suppression, il était impossible pour des autorités douanières d'exclure un transporteur pour infraction grave parce que l'on faisait toujours valoir que c'était le conducteur qui avait commis l'irrégularité à l'insu du titulaire du carnet TIR. Le Groupe de travail a en général jugé que la décision concernant l'exclusion éventuelle, en application de l'article 38, devrait être prise en fonction de la législation nationale. La délégation turque a estimé qu'en pareil cas, la décision devrait être fondée sur des décisions de justice. Le Groupe de travail a aussi pris note de la déclaration de la délégation turque selon laquelle la suppression de la note explicative ne devrait pas conduire à une situation où le titulaire du carnet TIR serait automatiquement exclu en cas de découverte d'infractions graves commises par l'un de ses conducteurs. Dans une telle situation, il fallait examiner le fond de l'affaire, en particulier le rôle joué par les conducteurs, et prendre sur cette base une décision ne se traduisant pas nécessairement par l'exclusion du titulaire du carnet TIR.

30. Ceci étant, le Groupe de travail a admis qu'il pourrait être utile de rédiger certaines lignes directrices concernant l'application de l'article 38 de manière à uniformiser cette application au niveau national. À cet égard, il a pris note d'une étude de la TIRExB portant sur l'application de l'annexe 9 de la Convention. La TIRExB avait décidé de traiter la question des exclusions à la lumière à la fois de l'annexe 9 et de l'article 38 et de rédiger des consignes pour que la question des exclusions soit traitée selon une approche harmonisée. La délégation turque a été invitée à formuler ses observations à ce sujet pour qu'elles soient examinées à la fois par la TIRExB et par le Groupe de travail.

31. La délégation turque a demandé qu'en attendant ces consignes, il faudrait recommander aux Parties contractantes de retirer les décisions actuelles selon l'article 38.

32. L'IRU a jugé que l'article 38 était très important pour l'application de la Convention TIR.

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

Documents: TRANS/WP.30/2004/212; TRANS/WP.30/210, TRANS/WP.30/208, TRANS/WP.30/206, TRANS/WP.30/204, TRANS/WP.30/202, TRANS/WP.30/200, TRANS/WP.30/198, TRANS/WP.30/196, TRANS/WP.30/194, TRANS/WP.30/192.

33. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa quatre-vingt-seizième session il avait décidé d'engager les travaux de la phase III du processus de révision TIR, qui comporterait l'examen des points suivants (TRANS/WP.30/192, par. 33):

- Révision du carnet TIR, y compris l'incorporation de données supplémentaires (numéro d'identification, code selon le Système harmonisé, valeur des marchandises, etc.);
- Augmentation du nombre de lieux de chargement et de déchargement sous scellement douanier;

- Utilisation des nouvelles technologies dans les opérations TIR, y compris en vue de réduire le délai de notification en cas de non-apurement;
- Révision du carnet TIR.

34. Le Groupe de travail a examiné le document TRANS/WP.30/2004/29, établi par le secrétariat, relatif à l'inclusion, dans le corps de la Convention, des dispositions de la Recommandation relatives à l'utilisation du numéro d'identification du titulaire agréé.

35. Le Groupe de travail a estimé qu'il fallait absolument garantir que le numéro d'identification à inclure dans la Convention soit établi conformément à un système de numérotation harmonisé, aussi bien pour les numéros imprimés que pour les numéros apparaissant sur un écran. Il s'est félicité que l'IRU ait réussi à mettre au point un numéro d'identification uniforme, conformément à la Recommandation, sous forme alphanumérique: AAA/BBB/...XXX. Cet exemple devrait être suivi et le secrétariat a été prié d'établir pour la prochaine session une proposition en ce sens. Le Groupe a noté que si une proposition en ce sens était adoptée, cela signifierait que les autorités douanières qui ne fournissaient pas encore de numéro d'identification sous cette forme seraient obligées de le faire dans l'avenir. De plus, il faudrait aussi que le secrétariat modifie ses systèmes et affecte pour cela les ressources voulues.

36. Le Groupe de travail a en outre prié le secrétariat d'examiner la question de l'attribution à un titulaire d'un numéro d'identification, qui ne pourrait être utilisé de nouveau, afin de s'aligner sur les procédures en vigueur au niveau national.

37. Le Groupe de travail a en outre examiné le document TRANS/WP.30/2004/30, établi par le secrétariat, qui contenait une proposition de recommandation visant à introduire le code du Système général harmonisé dans le manifeste des marchandises.

38. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa cent septième session, il avait estimé qu'il serait utile de recommander de faire figurer le code SH dans le manifeste des marchandises du carnet TIR. Il a réitéré cette opinion en lui donnant une portée plus générale, en ayant notamment à l'esprit la question de la sécurité et de l'informatisation de la chaîne d'approvisionnement, où l'utilisation du code SH semblait inévitable. Il a cependant admis qu'un certain nombre de questions devaient être précisées et examinées avant de pouvoir recommander d'envisager d'adopter le projet de recommandation. Il s'agissait notamment de questions relatives au traitement des cargaisons mixtes, à la précision des codes SH, à la possibilité pour les bureaux de départ de vérifier ces codes, aux disparités entre le descriptif et les codes SH, ou à l'obligation pour le titulaire d'indiquer le code SH, par exemple. D'aucuns ont fait remarquer que toutes les Parties contractantes à la Convention TIR n'étaient pas nécessairement aussi Parties contractantes à la Convention sur le code SH. D'autres ont mis en doute l'utilité d'introduire une recommandation sans avoir la certitude que les titulaires de carnets TIR communiqueraient le code SH. À ce sujet, le Groupe de travail a été informé par une délégation que déjà aujourd'hui, il semblerait que les titulaires de carnets indiquent de plus en plus le code SH dans la partie descriptive du manifeste des marchandises. Le Groupe de travail a aussi pris note des renseignements communiqués par la Communauté européenne selon lesquels, dans le nouveau système informatisé de transit, l'indication du code SH n'est obligatoire que dans le cas des marchandises sensibles et si l'opération de transit est précédée d'une déclaration d'exportation. Au sujet de la recommandation proposée, l'IRU a fait remarquer qu'il faudrait y apporter

un certain nombre de modifications et notamment y inclure une réserve pour faute en indiquant que les absences ou les fautes ne devraient pas engager automatiquement la responsabilité du titulaire du carnet. Plusieurs délégations se sont déclarées favorables à l'adoption du projet de recommandation.

39. À l'invitation du Groupe de travail, la Communauté européenne a accepté d'établir pour la prochaine session un document qui mettrait en lumière certaines des questions à examiner et donnerait un complément d'information sur la façon dont le code SH est appliqué dans les régimes de transit communautaire et commun.

40. La délégation de la Fédération de Russie a invité les Parties contractantes à faire part de leurs observations relatives au texte du projet de recommandation en vue d'une étude quant au fond lors de la prochaine session, conformément à la décision prise à la cent septième session.

– Utilisation des nouvelles technologies

41. Le Groupe de travail a pris note des progrès réalisés par le Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et pratiques de l'informatisation du régime TIR (ci-après dénommé «le Groupe d'experts») à sa cinquième session, qui s'était tenue les 28 et 29 juin 2004 à Varsovie, à l'invitation des autorités douanières polonaises et avec le concours de l'Association garante polonaise, la ZMPD. Il a entériné le compte rendu de la réunion reproduit dans le document ExG/COMP/2004/18 et, à ce propos, il a examiné une question soulevée par le Groupe d'experts sur le point de savoir s'il y avait lieu, en vue de l'informatisation du régime TIR, d'envisager la création d'une nouvelle convention, qui serait baptisée Convention «eTIR», afin de se doter d'un instrument juridique taillé sur mesure pour un régime de transit informatisé plutôt que de se lancer dans la modification de l'actuelle Convention. Le Groupe de travail a estimé qu'il était prématuré de se prononcer sur cette question et qu'il faudrait d'abord y réfléchir soigneusement. Il a néanmoins jugé qu'il serait utile d'examiner cette possibilité à brève échéance et de demander au secrétariat d'établir pour la session de juin 2005 un document décrivant les modalités et les conséquences à la fois de l'adoption d'une convention «eTIR» et d'une modification de la Convention actuelle.

42. Le Groupe de travail a en outre pris note du document TRANS/WP.30/2004/31, établi par le secrétariat, qui fait le point sur l'état d'avancement du processus d'informatisation.

43. La sixième session du Groupe d'experts se tiendra les 26 et 27 octobre 2004 à Genève.

**iii) Projets d'amendements visant à attribuer le droit de vote aux organisations d'intégration économique régionale**

44. Le Groupe de travail a été informé par le représentant de la Communauté européenne que cette question devait être débattue dans un proche avenir, à l'occasion d'une réunion de haut niveau entre l'Union européenne et les États-Unis d'Amérique.

45. Le représentant des États-Unis d'Amérique a déclaré que, conformément à une pratique bien établie, son pays se félicitait de la participation à la Convention de toutes les organisations d'intégration économique régionale, et notamment de la Communauté européenne. Cependant, accorder à la Communauté européenne un statut spécial qui lui donnerait autant de pouvoir

qu'à un État souverain, y compris lors de négociations en séance privée. En d'autres termes, l'Union européenne disposerait de 26 voix dans la Convention, puisque tous ses États membres garderaient le droit de s'exprimer dans toutes les réunions. Les États-Unis n'étaient donc pas favorables à ce que la Communauté européenne bénéficie de ce statut spécial, car la mesure dans laquelle les États membres de l'Union européenne avaient délégué leurs compétences nationales dans le cadre de la Convention TIR à la Communauté européenne n'était pas claire. La Communauté européenne devait apporter la preuve que ses États membres avaient effectivement i) transféré leurs compétences dans ce domaine à la Communauté européenne et que, en raison de ce transfert, ii) ils n'étaient plus en mesure de représenter leurs propres intérêts. Les États-Unis d'Amérique ne pensaient pas que priver la Communauté européenne de droit de vote l'empêcherait de participer activement aux travaux relatifs à la Convention TIR.

46. Le représentant de la Communauté européenne a indiqué qu'il était impossible qu'à l'heure actuelle la Communauté, suite aux propositions d'amendement, dispose de 26 voix, et que cette question nécessitait de toute évidence des éclaircissements suite à l'intervention des États-Unis. Il a suggéré de la confier à la réunion de haut niveau entre les deux parties.

47. Le représentant de la Turquie a indiqué qu'il n'y avait rien de nouveau dans ce domaine puisque la question n'avait pas été discutée avec la Communauté européenne.

48. Le représentant de la Fédération de Russie s'est associé à la position des États-Unis d'Amérique et de la Turquie.

49. Le Groupe de travail sera tenu informé de l'évolution de la situation à une de ses prochaines sessions.

#### **iv) Propositions d'amendements à la Convention**

50. Le Groupe de travail a pris note du rapport de la première session du Groupe spécial d'experts sur la phase III du processus de révision TIR (Genève, 30 et 31 août 2004) établi par le secrétariat et publié sous la cote TRANS/WP.30/2004/32. Il a noté que le Groupe spécial, conformément à son mandat, avait considéré qu'un certain nombre de questions étaient d'ordre technique et qu'il avait recommandé d'inviter la Commission de contrôle TIR à les examiner plus en détail en attendant l'approbation du Comité de gestion TIR. En outre, le Groupe spécial avait jugé qu'un certain nombre de questions étaient d'ordre stratégique et il avait recommandé de les examiner plus en détail lors d'une deuxième session, qui se tiendrait en novembre 2004.

51. Le rapport sur la session du Groupe spécial d'experts n'étant pas encore disponible dans toutes les langues officielles, le Groupe de travail a estimé qu'il ne pouvait qu'approuver de manière générale les recommandations qui y figuraient. Par ailleurs, il a décidé que la deuxième session du Groupe spécial d'experts se tiendrait les 15 et 16 novembre 2004 à Genève.

52. Le Groupe de travail a accueilli avec satisfaction l'exposé que l'IRU a présenté, comme cela avait été convenu lors de la session du Groupe spécial d'experts, sur l'organisation et le fonctionnement de la chaîne de garantie TIR. Le texte de cet exposé est disponible dans les trois langues de travail officielles de la CEE sur le site Web suivant:

<http://www.unece.org/trans/bcf/wp30/wp30-reports.htm>

53. L'exposé et la session de questions-réponses qui a eu lieu ensuite ont porté essentiellement sur les points suivants:

a) Admission dans la chaîne de garantie administrée par l'IRU et quota du titulaire du carnet TIR

La chaîne de garantie administrée par l'IRU exige du transporteur qu'il apporte la preuve de sa solidité financière pour être habilité à utiliser des carnets TIR. Ce peut être une garantie bancaire, une lettre de garantie d'une institution financière ou un dépôt en espèces. Selon les règles de l'IRU, le montant minimal de la garantie est normalement de 5 000 dollars des États-Unis, mais il peut aller jusqu'à 50 000 dollars en fonction des exigences des associations nationales. Plusieurs associations garantes ont confirmé que cette exigence en matière de garantie les avait aidées à empêcher des transporteurs qui n'étaient pas dignes de confiance d'accéder au régime TIR. Compte tenu de la garantie minimale et du nombre de titulaires de carnets TIR enregistrés dans la banque de données internationale TIR, il semble que le montant total des garanties déposées auprès des associations de l'IRU puisse atteindre 165 millions de dollars. Un système de quotas pour les titulaires de carnets TIR a été mis en place par l'IRU et ces associations pour mieux gérer les risques. L'IRU recommande que le quota corresponde à deux carnets TIR, au maximum, par véhicule assurant des transports TIR. Cette recommandation peut être adaptée en fonction des usages et besoins nationaux.

b) Institutions financières internationales et nationales

L'appui financier de la chaîne de garantie de l'IRU est fondé sur un système à deux niveaux:

- i) La composante internationale: elle est fondée sur un contrat général entre l'IRU et la société Zürich Financial Services au bénéfice des associations garantes nationales. Le courtier d'assurances international AON sert d'intermédiaire entre l'IRU et Zürich Financial Services. Le contrat couvre la garantie ou le cautionnement accordé par l'IRU aux associations nationales pour garantir la caution fournie par les associations nationales aux autorités douanières. La limite annuelle globale des indemnités est de 300 millions de francs suisses. Le contrat prévoit une garantie dans toutes les Parties contractantes où la procédure TIR peut être utilisée;
- ii) La composante nationale: elle est fondée sur des contrats entre les associations garantes nationales et les compagnies d'assurances dans le but de couvrir la responsabilité du titulaire envers la chaîne de garantie. La couverture nationale est assurée à 80 % par le courtier d'assurances Davison, dont le siège est à Londres et qui a lui-même organisé l'assurance par l'intermédiaire de la Lloyd's de Londres. Chaque contrat national contient des dispositions similaires avec une limite annuelle globale comprise entre 15 millions et 20 millions de francs suisses par contrat.

Le système à deux niveaux a été établi a) par suite des difficultés rencontrées avec l'ancienne compagnie d'assurances (PFA) pour recouvrer les montants dus au niveau

national, et b) pour renforcer la chaîne de garantie et répartir les risques. Dans la pratique, la société Zürich Financial Services peut recouvrer auprès des assureurs nationaux ou l'institution financière nationale, à concurrence du montant maximal du contrat national d'assurance, les montants qu'elle a versés. L'assureur national ou l'institution financière nationale peut à son tour récupérer les sommes qu'il a versées en les réclamant au titulaire du carnet TIR lorsque celui-ci a commis une faute ou a fait preuve de négligence. Si la limite nationale globale venait à être dépassée, cela n'aurait aucune incidence sur la couverture maximale en vertu du contrat financier général mentionné plus haut. En pareil cas, la seule conséquence serait de ne pouvoir effectuer le recouvrement à partir de la composante nationale.

c) Garantie/Cautonnement

Le représentant de l'IRU a expliqué que la chaîne de garantie intervenait lorsque la dette envers les douanes avait été établie et que la personne directement redevable, c'est-à-dire la personne en possession des marchandises, la personne introduisant des marchandises sur le marché sans respecter les formalités douanières ou encore le déclarant en douanes – généralement le titulaire du carnet TIR – ne s'acquittait pas de son dû. La chaîne de garantie mise en place par l'IRU était un cautionnement. En tant que telle, la chaîne de garantie donnait les mêmes droits que le débiteur envers les douanes avec en outre des droits propres découlant de l'accord de garantie conclu entre les autorités douanières et l'association nationale garante. Toujours selon l'IRU, l'association garante n'était pas, conformément à l'article 1 q) de la Convention, codébitrice. Le Groupe de travail a fait valoir que l'obligation de garantie/cautionnement de l'association garante était définie dans la Convention et que sa responsabilité devrait aussi être définie à la lumière du paragraphe 1 de l'article 8 de la Convention. Le représentant de l'IRU a ajouté que les législations nationales autorisaient la négociation de plusieurs demandes de paiement TIR en même temps. Le Groupe de travail a demandé à l'IRU de lui transmettre à sa cent neuvième session un document officiel, exposant sa conception de la question de la garantie/du cautionnement. Les Parties contractantes à la Convention ont elles aussi été priées de faire connaître au secrétariat leur opinion sur la question. À ce propos, certains participants ont jugé qu'il faudrait examiner l'opinion exprimée par l'IRU à propos de la constitution d'une dette et notamment les obligations du titulaire du carnet TIR et des autorités douanières pour savoir si elle était fondée.

d) Traitement des demandes/paiements et statistiques

Les modalités de traitement des demandes et des paiements présentées par l'IRU montrent que la décision du paiement n'appartient pas à l'association garante mais en définitive aux assureurs internationaux ou à l'institution financière et à l'IRU. Les associations garantes ont indiqué qu'elles ne seraient pas en mesure d'endosser la responsabilité que leur accorde la Convention sans bénéficier de la chaîne de garantie, de telle sorte qu'il était tout à fait naturel que le traitement des demandes soit centralisé par l'IRU. Le Groupe de travail a douté que cette procédure soit conforme aux dispositions de la Convention et il a été d'avis qu'il faudrait étudier s'il fallait aligner la pratique sur la Convention ou l'inverse. À cet égard, il a également été proposé que l'on examine la façon dont fonctionnent d'autres conventions analogues, qui accordent elles aussi des garanties. Il a été demandé à l'IRU d'indiquer le nombre de cas pour lesquels les paiements avaient été

faits dans les délais, tels qu'ils sont définis dans la Convention. Plusieurs délégations ont demandé à l'IRU des détails concernant le prix du carnet TIR, le coût de l'assurance par carnet ainsi que d'autres renseignements de caractère financier. Une Partie contractante a estimé que ces questions n'étaient pas pertinentes et n'a pas jugé utile que l'IRU soit priée de fournir ces données. À la question de savoir si elle serait à même de communiquer les renseignements demandés pour la cent neuvième session, l'IRU a indiqué qu'elle pourrait communiquer les renseignements stipulés dans l'accord qu'elle a passé avec la CEE. À propos des avantages respectifs du système en place avant 1995 et du système actuel, l'IRU a indiqué que sa chaîne de garantie avait été riche d'enseignements et que sa gestion avait été renforcée ce qui fait que le système était aujourd'hui totalement fiable et solide. En outre, en ce qui concerne le règlement des demandes relatives à l'ancien groupement d'assureurs, l'IRU a confirmé que sa chaîne de garantie serait en mesure d'honorer toutes les demandes justifiées.

54. Le Groupe de travail a examiné le document TRANS/WP.30/2004/33, établi par le secrétariat, proposant trois formules possibles pour modifier l'article 6.2 *bis* en y ajoutant une nouvelle note explicative. Il a rappelé qu'à sa cent septième session il avait décidé de réexaminer la question à sa session suivante. Il a aussi pris note d'une recommandation dans laquelle son Groupe spécial d'experts sur la phase III du processus de révision TIR considérait que la question était d'ordre stratégique et devait être examinée en même temps que d'autres propositions d'amendements de cette catégorie.

55. Le Groupe de travail a estimé qu'il serait prématuré d'adopter la note explicative à l'article 6.2 *bis* et qu'il fallait d'abord l'examiner en même temps que les autres questions liées à la révision. Il a donc décidé de différer l'examen de la question et de demander au Groupe spécial d'experts de l'examiner à sa future session.

56. La délégation de la Fédération de Russie a jugé que la note explicative à l'article 6.2 *bis* devrait être examinée à la présente session quant au fond, comme le prévoyait la décision prise à la cent septième session. À ce sujet, elle appuyait le projet de note explicative figurant au paragraphe 2 a) du document TRANS/WP.30/2004/33. Elle a par ailleurs jugé que la démarche retenue pour l'examen de cette question n'était pas efficace puisque des décisions importantes pour l'avenir du système TIR étaient reportées à des sessions ultérieures.

### c) Application de la Convention

#### i) Fonctionnement et rôle de la TIRExB, du secrétariat TIR et de l'IRU

57. Le Groupe de travail a examiné le document TRANS/WP.30/2004/34, établi par le secrétariat et contenant une proposition révisée de description, à inclure dans le point 1.9 de l'introduction du Manuel TIR, du rôle et des responsabilités des associations garantes nationales, de l'organisation internationale, de la TIRExB et du secrétariat TIR.

58. Le Groupe de travail a adopté le texte avec les deux modifications proposées par l'IRU pour les points 1.9.4 et 1.9.5 ainsi qu'avec la suppression, dans les versions anglaise et française, de la référence au texte russe.

**ii) Système de contrôle des carnets TIR – SafeTIR (IRU)**

59. Le Groupe de travail a pris note avec satisfaction de l'exposé que l'IRU a présenté à sa demande sur l'amélioration des fonctionnalités du système CUTeWise administré par elle. Le délai dans la communication des données est actuellement de 24 heures, mais l'IRU a lancé un projet de fonctionnement en temps réel.

60. Le Groupe de travail a déclaré que le système CUTeWise était très utile pour faciliter les opérations de contrôle des autorités douanières. Il a demandé à l'IRU d'étudier la possibilité d'inclure aussi dans les données CUTeWise la date à laquelle le titulaire retournait les carnets TIR à l'association et la date à laquelle les carnets étaient retournés à l'IRU. L'IRU a accepté d'étudier cette possibilité. Le Groupe de travail a aussi estimé qu'il serait utile pour les autorités douanières de recevoir davantage d'informations sur la corrélation qu'il pouvait y avoir entre, d'une part, les informations manquantes sur l'apurement des carnets TIR et, d'autre part, la fraude. L'IRU a indiqué qu'elle avait commencé, à l'échelle interne, des travaux sur la question et qu'elle informerait le Groupe de travail de leur état d'avancement.

61. Le Groupe de travail a pris note des renseignements fournis par l'IRU sur le fonctionnement du système SAFETIR. L'IRU reçoit dans un délai moyen de neuf jours des messages SAFETIR pour 89 % de toutes les opérations TIR terminées, ce qui représente un progrès par rapport aux informations communiquées précédemment. En ce qui concerne les demandes de mise en concordance adressées aux autorités douanières pour vérifier l'apurement des carnets TIR, l'IRU en a délivré 9 446 entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 31 août 2004 et a reçu des réponses à 65 % de ses demandes dans un délai moyen de 28 jours. Le Groupe de travail a encouragé toutes les Parties contractantes à s'employer activement à améliorer la transmission de leurs données conformément à la recommandation du 20 octobre 1995, aux fins d'une meilleure gestion du risque dans le régime TIR.

62. Le Groupe de travail a pris note des renseignements communiqués par les délégations de la France et de l'Allemagne selon lesquelles le système CUTeWise était accessible dans tous les bureaux de douane de ces pays. En Allemagne, à compter du 1<sup>er</sup> novembre 2004, les données SAFETIR seront communiquées en ligne par les autorités douanières aux associations garantes.

**iii) Règlement des demandes de paiement**

63. L'IRU a communiqué au Groupe de travail les chiffres suivants:

- Notifications et notifications préalables reçues entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 31 août 2004: 5 943
- Demandes de paiement en suspens:
- Au 31 août 2004: 8 059
- Règlement des demandes de paiement en 2004:
- 886 dossiers réglés par paiement
- 152 dossiers classés sans paiement, par décision administrative ou judiciaire.

iv) **Propositions d'amendements concernant les dispositions techniques de la Convention**

64. Le Groupe de travail a examiné le document TRANS/WP.30/2004/26, établi par le secrétariat, dans lequel figurait une proposition révisée d'amendements aux annexes 2 et 7 à la Convention visant à autoriser l'utilisation des câbles de fixation à fibres optiques.

65. Le Groupe de travail a adopté une version légèrement modifiée du texte figurant en annexe 1 au présent rapport et décidé de la transmettre au Comité de gestion pour adoption à sa trente-septième session en octobre 2004.

66. Le Groupe de travail a également examiné le document TRANS/WP.30/2004/35, établi par le secrétariat, dans lequel figurait une proposition visant à introduire un commentaire à l'article 22 de la Convention concernant les caractéristiques des scellements douaniers.

67. Le Groupe de travail a adopté le texte modifié figurant en annexe 2 au présent rapport et décidé de le transmettre au Comité de gestion pour adoption à sa trente-huitième session en février 2005. Il a également décidé d'ajouter le commentaire aux articles 19 et 22 de la Convention.

68. Le Groupe de travail a pris note du document TRANS/WP.30/2004/36, établi par le secrétariat, dans lequel figurait une proposition, établie par les États-Unis, visant à ajouter un commentaire à l'annexe 2, article 2 de la Convention concernant l'emplacement des scellements.

69. Le Groupe de travail, compte tenu du fait que ladite proposition n'était disponible qu'en anglais, n'avait pas été diffusée avant la session et ne contenait pas les illustrations techniques nécessaires, a décidé de reporter l'examen de la question à sa prochaine session.

v) **CITES**

70. Le Groupe de travail a examiné la proposition figurant dans le rapport de sa cent septième session (TRANS/WP.30/214, par. 57), qui vise à ajouter un nouveau commentaire à l'article 47 de la Convention au sujet des documents requis en vertu d'autres conventions internationales ainsi que les contrôles effectués dans le cadre de la Convention TIR.

71. Le Groupe de travail a pris note du fait que, dans le cadre de la Convention CITES, le document particulier en question n'était autre que le permis CITES, qui porte un numéro unique et donne la description des marchandises transportées. Il a également pris note qu'il conviendrait d'insérer les renseignements à fournir dans le cadre du projet de commentaire dans la case 8 du manifeste des marchandises et les feuillets du carnet TIR.

72. Le Groupe de travail a adopté le texte figurant en annexe 2 au présent rapport et décidé de le transmettre au Comité de gestion pour adoption à sa trente-huitième session, en février 2005. La délégation turque a fait observer qu'elle ne pourrait pas approuver l'adoption du commentaire, dont la dernière phrase concernait l'insertion d'un renvoi dans le carnet TIR.

vi) **Manuel TIR**

73. Le Manuel TIR contient le texte de la Convention et ses annexes, y compris les amendements à la Convention, incluant à ce jour ceux adoptés au cours de la phase II du processus de révision TIR, ainsi que toutes les observations pertinentes adoptées par le Groupe de travail, le Comité de gestion et la TIRExB.

74. Le Groupe de travail a pris note du fait que la dernière édition des versions anglaise, française et russe du Manuel TIR pouvait être consultée et téléchargée sur le site Web TIR de la CEE-ONU (à l'adresse suivante: <http://tir.unece.org>). Des exemplaires sur papier du Manuel TIR étaient disponibles pour les versions arabe, chinoise, anglaise, française, italienne et russe. Un nombre limité d'exemplaires du Manuel peut être obtenu gratuitement auprès du secrétariat.

75. Des versions mises à jour du Manuel TIR, incorporant les derniers amendements à la Convention en anglais, français, russe et espagnol, ainsi qu'en allemand, sont prévues pour janvier 2005. Le secrétariat envisage de mettre à jour en 2005 les versions anglaise, française et russe du Manuel TIR. Les versions arabe et chinoise suivraient dès que possible.

vii) **Autres questions**

76. Le Groupe de travail a pris note d'une question soulevée par la Communauté européenne. On avait relevé un certain nombre de cas de présentation, aux frontières extérieures de l'Union européenne, de Carnets TIR ne portant pas de date de validité sur la couverture. La Communauté européenne se demandait comment de tels Carnets devraient-ils être considérés.

77. Le Groupe de travail a décidé, après un débat de fond sur la question, d'inviter la TIRExB à examiner celle-ci. Le Président de la TIRExB a confirmé que le Conseil avait déjà décidé d'examiner cette question de plus près.

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

78. Aucun nouveau renseignement n'a été fourni par les délégations à ce sujet.

**PROGRAMME DE TRAVAIL POUR LA PÉRIODE 2005-2009**

79. Le Groupe de travail a pris acte du programme de travail actuel pour la période 2004-2008, ainsi que des documents TRANS/2004/18 et TRANS/2004/19, élaborés par le Comité des transports intérieurs (CTI) sur les objectifs stratégiques adoptés par le Comité.

80. Le Groupe de travail a jugé que le programme de travail gagnerait à être examiné de plus près, en gardant à l'esprit les objectifs stratégiques du CTI et en se concentrant sur une formulation circonstanciée de prévisions ciblées sur les résultats. En conséquence, le Groupe de travail a invité les délégations à présenter par écrit au secrétariat des propositions d'amélioration du programme de travail. Le secrétariat a été prié d'élaborer un programme de travail révisé pour la cent neuvième session du Groupe de travail, sur la base des observations reçues.

## **QUESTIONS DIVERSES**

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

81. Le Groupe de travail a décidé de convoquer sa cent neuvième session au cours de la semaine du 31 janvier au 4 février 2005 en même temps que la trente-huitième session du Comité de gestion TIR. La date limite pour la présentation des documents officiels est le 15 novembre 2004.

82. La cent dixième session du Groupe de travail devrait en principe se tenir au cours de la semaine du 13 au 17 juin 2005 parallèlement à la septième session du Comité de gestion TIR de la Convention sur l'«harmonisation».

### **b) Restrictions à la distribution de documents**

83. Le Groupe de travail a décidé qu'aucun document ne devait faire l'objet de restrictions.

## **ADOPTION DU RAPPORT**

84. Le Groupe de travail a décidé d'adopter le rapport de sa cent huitième session.

**Annexe 1**

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

**PROPOSITION D'AMENDEMENT**

**adoptée par le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports  
le 15 octobre 2004**

Remplacer le début du paragraphe 9 de l'article 3 de l'annexe 2 par le texte suivant:

«9. Seront utilisés comme liens de fermeture:

- a) Des câbles d'acier d'un diamètre d'au moins 3 mm; ou
- b) Des cordes de chanvre ou de sisal d'un diamètre d'au moins 8 mm entourées d'une gaine en matière plastique transparente non extensible; ou
- c) Des câbles constitués d'un certain nombre de fibres optiques incorporées dans une gaine en acier torsadé, elle-même entourée d'une gaine en matière plastique transparente non extensible; ou
- d) Des câbles constitués par une âme en matière textile entourée d'au moins quatre torons constitués uniquement de fils d'acier et recouvrant entièrement l'âme, à condition que le diamètre de ces câbles soit d'au moins 3 mm (sans tenir compte, s'il y en a une, de la gaine transparente).

Les câbles conformes aux dispositions des alinéas *a* ou *d* du paragraphe 9 de l'article 3 du présent Règlement pourront être entourés d'une gaine en matière plastique transparente non extensible.».

Supprimer la note explicative au paragraphe 9 de l'article 3 (câbles constitués par une âme en matière textile).

{TRANS/WP.30/216, par. 65}

Remplacer le paragraphe 10 de l'article 3 de l'annexe 2 par le texte suivant:

«10. Chaque type de câble ou corde devra être d'une seule pièce et muni d'un embout de métal dur à chaque extrémité. Chaque embout métallique devra permettre le passage du lien du scellement douanier. Le dispositif d'attache de chaque embout de câble conforme aux dispositions des alinéas *a*, *b* et *d* du paragraphe 9 de l'article 3 du présent Règlement devra comporter un rivet creux traversant le câble ou la corde et permettant le passage du lien du scellement douanier. Le câble ou la corde devra rester visible de part et d'autre du rivet creux, de façon qu'il soit possible de s'assurer que ce câble ou cette corde est bien d'une seule pièce (voir le croquis n° 5 joint au présent Règlement).».

{TRANS/WP.30/216, par. 65}

Remplacer le début du paragraphe 9 de l'article 4 de l'annexe 7, partie I, par le texte suivant:

- «9. Seront utilisés comme liens de fermeture:
- a) Des câbles d'acier d'un diamètre d'au moins 3 mm; ou
  - b) Des cordes de chanvre ou de sisal d'un diamètre d'au moins 8 mm entourées d'une gaine en matière plastique transparente non extensible; ou
  - c) Des câbles constitués d'un certain nombre de fibres optiques incorporées dans une gaine en acier torsadé, elle-même entourée d'une gaine en matière plastique transparente non extensible; ou
  - d) Des câbles constitués par une âme en matière textile entourée d'au moins quatre torons constitués uniquement de fils d'acier et recouvrant entièrement l'âme, à condition que le diamètre de ces câbles soit d'au moins 3 mm (sans tenir compte, s'il y en a une, de la gaine transparente).

Les câbles conformes aux dispositions des alinéas *a* ou *d* du paragraphe 9 de l'article 4 du présent Règlement pourront être entourés d'une gaine en matière plastique transparente non extensible.».

*{TRANS/WP.30/216, par. 65}*

Remplacer le paragraphe 10 de l'article 4 de l'annexe 7, partie I, par le texte suivant:

«10. Chaque type de câble ou corde devra être d'une seule pièce et muni d'un embout de métal dur à chaque extrémité. Chaque embout métallique devra permettre le passage du lien du scellement douanier. Le dispositif d'attache de chaque embout de câble conforme aux dispositions des alinéas *a*, *b* et *d* du paragraphe 9 de l'article 4 du présent Règlement devra comporter un rivet creux traversant le câble ou la corde et permettant le passage du lien du scellement douanier. Le câble ou la corde devra rester visible de part et d'autre du rivet creux, de façon qu'il soit possible de s'assurer que ce câble ou cette corde est bien d'une seule pièce (voir le croquis n° 5 joint au présent Règlement).».

*{TRANS/WP.30/216, par. 65}*

---

**Annexe 2**

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

**Commentaires adoptés par le Groupe de travail des problèmes douaniers  
intéressant les transports**

Ajouter un nouveau commentaire à l'article 19, ainsi libellé:

*«Normes relatives aux scellements douaniers*

*La Convention TIR ne traite pas de la question des normes et des prescriptions concernant les scellements douaniers. Elle dispose seulement qu'en règle générale les Parties contractantes doivent accepter les scellements douaniers apposés par les autres Parties contractantes. La détermination des spécifications des scellements douaniers est donc laissée à la discrétion des autorités douanières nationales. Toutefois, pour que les scellements douaniers offrent un niveau de sécurité élevé, il est essentiel que les autorités douanières utilisent des scellements qui satisfassent aux normes et aux prescriptions internationales les plus récentes dans ce domaine. C'est pourquoi l'attention des autorités douanières est appelée sur les directives relatives au chapitre 6 de l'annexe générale de la Convention internationale sur la simplification et l'harmonisation des procédures douanières (Convention de Kyoto révisée) ainsi que sur les conditions minimales auxquelles doivent répondre les scellements douaniers énoncés au chapitre 1 de l'annexe spécifique E de ladite convention, élaborée sous les auspices de l'Organisation mondiale des douanes (OMD).».*

Ajouter le même commentaire à l'article 22.

{TRANS/WP.30/216, par. 67}

\* \* \*

Ajouter un nouveau commentaire à l'article 47, ainsi libellé:

*«Pièces jointes*

*Les documents requis en vertu de conventions internationales (telles que la Convention de 1973 sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction) devraient toujours accompagner les marchandises visées.*

*En pareil cas, un renvoi à ces documents sur le carnet TIR pourrait faciliter les contrôles douaniers.».*

{TRANS/WP.30/216, par. 72}

-----