



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.30/222  
11 novembre 2005

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 ONZIÈME SESSION  
(4-7 octobre 2005)**

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Paragraphes</i>
Participation.....	1 – 3
Adoption de l'ordre du jour.....	4
Activités d'organes de la CEE et d'autres organismes de l'ONU intéressant le Groupe de travail.....	5 – 7
Activités d'autres organisations intéressant le Groupe de travail.....	8 – 12
Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, 1982 («Convention sur l'harmonisation»).....	13 – 15
Conventions douanières relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) et des véhicules routiers commerciaux (1956).....	16 – 22
Transit ferroviaire.....	23 – 25
Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR, 1975).....	26 – 55

TABLE DES MATIÈRES (*suite*)

	<i>Paragraphes</i>
Prévention de l'utilisation abusive des systèmes de transit douanier par des contrebandiers .....	56
Programme de travail pour la période 2005-2009 .....	57
Questions diverses .....	58 – 61
Adoption du rapport.....	62

Annexe 1

Application de la Convention douanière relative à l'importation temporaire  
des véhicules routiers privés (1954) et de la Convention douanière relative  
à l'importation temporaire des véhicules routiers commerciaux (1956)

Annexe 2

Incorporation du code SH des marchandises dans le carnet TIR

## **PARTICIPATION**

1. Le Groupe de travail a tenu sa cent onzième session à Genève, du 4 au 7 octobre 2005.
2. Y ont participé des représentants des pays suivants: Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Belgique, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Serbie-et-Monténégro, Slovaquie, Suède, Turquie et Ukraine. Des représentants de l'Iran (République islamique d') et de la Jordanie étaient présents en vertu du paragraphe 11 du Mandat et règlement intérieur de la Commission économique pour l'Europe (CEE). Des représentants de la Communauté européenne (CE) étaient aussi présents.
3. Les organisations non gouvernementales suivantes étaient représentées: Bureau international des conteneurs (BIC), Organisation internationale de normalisation (ISO), Union internationale des transports routiers (IRU), Alliance internationale de tourisme/Fédération internationale de l'automobile (AIT/FIA), Union internationale des chemins de fer (UIC) et Transfrigoroute International.

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

Document: TRANS/WP.30/221.

Mandat et historique: TRANS/WP.30/221, point 1.

4. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat (TRANS/WP.30/221).

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

Mandat et historique: TRANS/WP.30/221, point 2.

5. Le Groupe de travail a pris note des renseignements communiqués par le secrétariat au sujet de l'organisation, à l'occasion de la soixante-huitième session du Comité des transports intérieurs (7-9 février 2006), d'une table ronde sur le thème «Transport et sûreté dans le contexte paneuropéen – enjeux et solutions». Un certain nombre d'organisations intergouvernementales et non gouvernementales ainsi que plusieurs gouvernements seront invités à rendre compte de leurs activités dans ce domaine et à recenser les lacunes en matière de sûreté des transports internationaux que la CEE pourrait contribuer à combler. En outre, les quatre questions ci-après seront étudiées plus en détail: a) sûreté des infrastructures de transport, b) sûreté des terminaux terrestres et des ports intérieurs, c) amélioration de la sûreté en ce qui concerne le personnel et l'accès à la profession et d) sûreté des transports au passage des frontières. Les participants ont aussi noté que le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) avait, à sa quarante-quatrième session (Genève, 27 et 28 septembre 2005), examiné la question des procédures de facilitation du passage des frontières liées aux opérations de transport intermodal dans un cadre paneuropéen. Il avait en particulier pris note de la mise au point par le Comité international des transports ferroviaires (CIT) d'une lettre de voiture commune pour les zones CIM/SMGS, document que l'on avait également l'intention d'utiliser comme déclaration de

transit douanier. Le Groupe de travail a jugé qu'il s'agissait là d'une innovation intéressante qu'il faudrait suivre dans l'avenir.

6. Le Groupe de travail a pris note de l'adhésion du Libéria à un certain nombre des conventions qui relevaient de son domaine. Il a à ce sujet encouragé tous les représentants à vérifier à quelles conventions de la CEE sur la facilitation du passage des frontières leur pays avait adhéré et où en était leur mise en œuvre. On trouvera un état des conventions à l'adresse Internet suivante: [http://www.unece.org/trans/conventn/agreem\\_cp.html](http://www.unece.org/trans/conventn/agreem_cp.html). Le Groupe de travail a décidé qu'il examinerait, à des sessions futures, un certain nombre des conventions dont il était responsable et au sujet desquelles on ne faisait pas le point régulièrement.

7. Le Groupe de travail a pris note des renseignements communiqués par le secrétariat au sujet de l'étude de la CEE commencée en 2005. Les conclusions de cette étude figurent dans un rapport intitulé «The State of the UNECE, External Evaluation Report», publié le 30 juin 2005. Un Comité présidé par l'Ambassadeur de Belgique à Genève avait ensuite fait un certain nombre de recommandations qui seront présentées à la session de la Commission. Le Groupe de travail est particulièrement intéressé par les demandes adressées au Comité des transports intérieurs visant à ce qu'il soumette au nouveau Comité exécutif récemment constitué des propositions sur la façon de renforcer la Convention TIR et d'améliorer la transparence dans la gestion de ladite convention ainsi que de renforcer les activités dans les domaines du franchissement des frontières et de la facilitation du commerce, en coopération avec le Comité du commerce.

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

Mandat et historique: TRANS/WP.30/221, point 3.

8. Le Groupe de travail a pris note des renseignements fournis par le représentant de la Commission européenne sur les questions suivantes, qui intéressent ses activités:

- Projet pilote TIR/NSTI. Le projet pilote visant à utiliser le Nouveau système de transit informatisé (NSTI) pour échanger des données TIR entre les États membres de l'UE a commencé le 1<sup>er</sup> juillet 2005. À l'heure actuelle, six États y participent en tant que bureaux de départ et/ou d'entrée dans la Communauté et saisissent les données du carnet TIR pour les inclure dans le NSTI. Dix autres États, qui y participent en tant que bureaux de destination et/ou de sortie, reçoivent et traitent ces données. Il a ainsi été établi qu'il était possible d'utiliser le NSTI pour les opérations TIR et des discussions sont actuellement engagées en vue de faciliter la saisie des données. Un projet de règlement visant à modifier la législation communautaire et définir une base juridique pour la procédure NSTI/TIR a été rédigé.
- Destinataire agréé pour les opérations TIR. Le statut de destinataire agréé au titre du régime TIR au sein de la Communauté européenne est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 2005. Les arrangements administratifs, fondés sur les arrangements communautaires en matière de transit, ont été définis.

- Adhésion de la Roumanie à la Convention de transit commun. Il est prévu que la Roumanie et la Bulgarie deviennent membres de l'Union européenne le 1<sup>er</sup> janvier 2007. Dans ce contexte, il est prévu que la Roumanie soit invitée à adhérer à la Convention de transit commun et à la Convention sur la simplification des formalités dans les échanges de marchandises (également appelée «Convention DAU») le 1<sup>er</sup> janvier 2006.
- Lettre de voiture commune CIM/SMGS. La Commission européenne a participé aux discussions relatives à l'élaboration de la lettre de voiture commune, qui devrait être introduite en 2006. La Commission est d'avis que la lettre de voiture commune est acceptable en tant que base du régime simplifié de transit ferroviaire Communauté/AELE mais que les procédures simplifiées de transit douanier pour la zone Communauté/AELE ne seront pas fusionnées avec les procédures douanières applicables à la zone SMGS.

9. Le Groupe de travail a pris note des observations présentées par l'IRU au sujet de certains problèmes administratifs qui avaient pu surgir à l'occasion de la mise en œuvre du statut de destinataire agréé dans la Communauté européenne. Le Groupe de travail a également noté que la Commission européenne et l'IRU étudieraient ces problèmes au plan bilatéral et il a suggéré que les questions soient soulevées lors de sessions futures si des problèmes ayant des incidences sur l'application générale de la Convention persistaient.

10. Le Groupe de travail a pris note des renseignements fournis par l'ISO au sujet des travaux en cours sur les scellements, les protocoles de communication et le projet de modification de la norme ISO 1496 sur la sécurité des portes des conteneurs. Le Groupe de travail a prié l'ISO de lui communiquer toutes les informations écrites possibles afin que ces questions puissent aussi être étudiées au regard de la Convention TIR et de la Convention sur les conteneurs.

11. Le Groupe de travail a noté que de nombreux États membres avaient déjà fait part de leur intention d'appliquer le Cadre de normes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial adopté par le Conseil de l'OMD en juin 2005. Le Groupe de travail a noté que la prochaine session du Comité de gestion de la Convention se tiendrait les 10 et 11 novembre 2005, au bureau de l'OMD, à Bruxelles.

12. Le Groupe de travail a invité les délégations à fournir, aux sessions futures, des renseignements sur leurs activités liées aux négociations engagées dans le cadre de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) sur les questions liées au transport et à la facilitation qui découlaient des décisions prises lors du cycle de négociations de Cancún, en particulier sur les questions qui avaient trait aux négociations concernant l'article 5 de l'Accord du GATT sur le transit.

## **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/SC.2/2005/2 et document sans cote n° 5 (2005).

Mandat et historique: TRANS/WP.30/221, point 4.

### **a) État de la Convention**

13. Le Groupe de travail a été informé que la Convention comptait 47 Parties contractantes, dont on trouvera la liste complète sur le site Web suivant:

[http://www.unece.org/trans/conventn/agreem\\_cp.html-48](http://www.unece.org/trans/conventn/agreem_cp.html-48). En ce qui concerne l'état de la Convention se reporter au site Web suivant:

<http://untreaty.un.org/ENGLISH/bible/englishinternetbible/partI/chapterXI/subchapA/treaty17.asp>.

### **b) Préparation d'une nouvelle annexe sur le franchissement des frontières en transport ferroviaire**

14. Le Groupe de travail a noté que le document TRANS/SC.2/2005/2, qui contient les réflexions de l'Organisation de coopération des chemins de fer (OSJD) concernant l'élaboration d'une nouvelle annexe à la Convention sur l'harmonisation, qui traiterait des questions se rapportant au franchissement des frontières en transport ferroviaire, n'était disponible qu'en langue russe. C'est pourquoi le Groupe de travail a décidé de ne pas examiner cette question à la présente session.

15. Le Groupe de travail a pris note de l'information communiquée par le secrétariat selon laquelle l'OSJD allait tenir une quatrième session à Vilnius (Lituanie), les 17 et 18 octobre 2005, pour préparer le nouveau projet d'annexe 9. À l'issue de cette session, ledit projet d'annexe 9 sera soumis au Groupe de travail pour observation, après quoi il sera examiné par la conférence que doit organiser l'OSJD pendant le premier semestre 2006. Enfin, le nouveau projet d'annexe 9 sera soumis au Comité de gestion de la Convention sur l'harmonisation, aux fins d'examen et d'adoption éventuelle.

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

Documents: TRANS/WP.30/2005/31, TRANS/WP.30/2005/27, ECE/TRANS/107/Rev.1, ECE/TRANS/108 et <http://border.unece.org> – Legal Instruments.

Mandat et historique: TRANS/WP.30/221, point 5.

### **a) État des Conventions**

16. Le Groupe de travail a pris note que les Conventions douanières relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) et des véhicules routiers commerciaux (1956) comptaient respectivement 77 et 40 Parties contractantes, dont la liste complète figure sur le

site Web suivant: [http://www.unece.org/trans/conventn/agreem\\_cp.html-48](http://www.unece.org/trans/conventn/agreem_cp.html-48). Pour ce qui est de l'état des Conventions, prière de se reporter aux sites suivants (réservés aux abonnés): <http://untreaty.un.org/ENGLISH/bible/englishinternetbible/partI/chapterXI/subchapA/treaty8.asp>, <http://untreaty.un.org/ENGLISH/bible/englishinternetbible/partI/chapterXI/subchapA/treaty10.asp>.

## **b) Application des Conventions**

17. Le Groupe de travail a pris note du document TRANS/WP.30/2005/27, transmis par l'AIT/FIA, qui passe en revue les points qui, de l'avis de celle-ci, mériteraient d'être éclaircis dans les deux Conventions, notamment l'interprétation de l'expression «autant que possible», qui figure dans l'article 13.3 de la Convention de 1954 et l'article 14.3 de la Convention de 1956, et du terme «force majeure» dans le contexte de l'application d'une Convention internationale, ainsi que les exigences formulées par certains pays concernant l'authentification du «certificat de domiciliation». Pour ce qui est des deux premières questions mentionnées ci-dessus, le Bureau des affaires juridiques de l'ONU avait précédemment informé le Groupe de travail qu'il n'était pas en mesure de trancher ces questions tant qu'il ne disposait pas des documents retraçant les travaux préparatoires des Conventions.

18. Le Groupe de travail a estimé qu'en ce qui concerne les termes «autant que possible» et «force majeure» une interprétation s'imposait. À cette fin, le Groupe de travail a prié le secrétariat d'élaborer, en collaboration avec l'AIT/FIA, deux observations à propos du texte des deux Conventions. Sachant que jusqu'à présent aucune observation n'avait été formulée pour interpréter les deux Conventions, le Groupe de travail a en outre prié le secrétariat d'établir un manuel concernant les deux Conventions, sur le modèle du Manuel TIR, afin de regrouper toutes les dispositions et observations se rapportant aux deux Conventions. Le Groupe de travail a par ailleurs prié le secrétariat d'y inclure aussi les opinions qu'il avait lui-même précédemment formulées et qui avaient été incluses dans ses rapports. En ce qui concerne la question de l'authentification du «certificat de domiciliation», le Groupe de travail a estimé que cette authentification ne devrait pas être demandée de façon systématique mais uniquement lorsque les risques encourus le justifiaient.

19. Le Groupe de travail a aussi pris note du document TRANS/WP.30/2005/31, transmis par l'AIT/FIA, qui contient une proposition de résolution sur l'application des Conventions douanières relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers privés et des véhicules routiers commerciaux. Une résolution analogue avait été adoptée en 1984 par le Groupe d'experts des problèmes douaniers intéressant les transports, qui est l'ancêtre du Groupe de travail actuel, mais en raison d'amendements aux Conventions et de l'adhésion des Parties contractantes auxdites Conventions, l'AIT/FIA a estimé que la résolution devait être renouvelée.

20. Le Groupe de travail a décidé de modifier le projet de résolution afin d'y inclure les éléments ci-après.

- La résolution ne devrait pas empêcher la facilitation de l'importation temporaire de véhicules allant au-delà des dispositions des deux Conventions;
- La résolution devrait s'adresser aux Parties contractantes aux deux Conventions, aux pays qui les appliquent de facto ainsi qu'aux autres Commissions régionales de l'ONU;

- La résolution devrait renvoyer à la précédente résolution de 1984.

21. Le Groupe de travail a pris note de l'information communiquée par le secrétariat, selon laquelle seuls les pays qui en font expressément la demande par écrit au Secrétaire exécutif de la CEE sont liés par les résolutions adoptées par le Groupe de travail.

22. Le Groupe de travail a adopté la résolution reproduite à l'annexe 1 du présent rapport, qui deviendra la future résolution n° 51. Il a prié le secrétariat de la transmettre à toutes les parties qui y sont mentionnées.

## **TRANSIT FERROVIAIRE**

Mandat et historique: TRANS/WP.30/221, point 6.

23. Le Groupe de travail a rappelé que le Bureau des affaires juridiques avait informé le secrétariat que l'ONU ne pouvait devenir dépositaire de la Convention sur le transit ferroviaire dans la zone couverte par l'Accord SMGS adoptée par le CTI en février 2005, car la pratique veut que l'ONU ne puisse être que le dépositaire de traités régionaux, lorsqu'ils sont établis dans le cadre des commissions régionales de l'ONU et ouverts à tous leurs États membres, ce qui exclut les accords de nature sous-régionale. De plus, le Bureau des affaires juridiques ne saurait être le dépositaire d'une convention qui est fondée sur un autre instrument juridique international dont l'ONU n'est pas dépositaire. La CEE ne peut pas non plus devenir dépositaire de cette Convention, en raison de la pratique établie.

24. Le Groupe de travail a noté que le secrétariat avait, en collaboration avec l'OSJD, répondu au Bureau des affaires juridiques en faisant valoir que la Convention n'était pas de nature sous-régionale puisque les pays n'appartenant pas à la zone couverte par l'Accord SMGS pouvaient aussi y devenir Parties contractantes conformément à l'article 21 de la Convention et que la Convention comptait parmi ses membres des pays extérieurs à la région de la CEE. Le Bureau des affaires juridiques n'a toujours pas répondu au secrétariat.

25. Le Groupe de travail a insisté sur l'importance de l'adoption de la Convention sur le transit ferroviaire dans la zone couverte par l'Accord SMGS, en vue d'uniformiser la lettre de voiture SMGS et d'en faire un document douanier officiel utilisable aussi bien pour le transport ferroviaire que pour les formalités douanières dans la région. Le Groupe de travail a noté que l'entrée en vigueur de la Convention serait encore plus utile avec l'apparition de la lettre de voiture mixte CIM/SMGS, qui devrait donner naissance à un réseau de transport ininterrompu entre les pays de la zone couverte par la Convention CIM et ceux de la zone couverte par l'Accord SMGS, ouvrant ainsi la voie à un système paneuropéen de transit ferroviaire intégré. Enfin, le Groupe de travail a estimé que la pratique établie ne constituait pas, pour le Bureau des affaires juridiques, un argument valable pour refuser le rôle de dépositaire. Le Groupe de travail estime que ce refus devrait être motivé uniquement par des arguments juridiques. C'est pourquoi le Groupe de travail a demandé au secrétariat de se mettre en rapport avec le Bureau des affaires juridiques pour lui demander de reconsidérer sa décision de ne pas faire office de dépositaire de la Convention.

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

Documents: ECE/TRANS/17 et Amend.1 à 24 et Manuel TIR 2005 (<http://tir.unece.org>).

Mandat et historique: TRANS/WP.30/221, point 7.

### **a) État de la Convention**

26. Le Groupe de travail a pris note que le Libéria avait adhéré à la Convention le 16 septembre 2005, de sorte qu'elle comptait désormais 66 Parties contractantes et qu'elle était en vigueur dans 55 d'entre elles.

27. La liste complète des Parties contractantes à la Convention, ainsi que la liste des pays dans lesquels les opérations TIR sont possibles, est annexée au rapport de la trente-neuvième session du Comité de gestion TIR (TRANS/WP.30/AC.2/79, annexe 1) et peut aussi être consultée sur le site Web suivant: [http://www.unece.org/trans/conventn/agreem\\_cp.html-48](http://www.unece.org/trans/conventn/agreem_cp.html-48). Des renseignements constamment mis à jour sur le champ d'application de la Convention TIR sont disponibles sur le site Web de la CEE, à l'adresse suivante: <http://tir.unece.org>.

28. Le Groupe de travail a pris note que les deux amendements à la Convention ci-dessous sont entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 2005:

- Amendement à l'article 1 b) de la nouvelle note explicative 0.1 b) de la Convention, adopté par le Comité de gestion TIR, le 26 septembre 2003 (notification dépositaire C.N.519.2005.TREATIES-5);
- Amendement à l'article 2, à l'article 3, paragraphes 9 et 10, et à l'annexe 7, partie I, article 4, paragraphes 9 et 10 de la Convention, adopté par le Comité de gestion TIR, le 14 octobre 2004 (notification dépositaire C.N.520.2005.TREATIES-6).

### **b) Révision de la Convention**

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

29. Le Groupe de travail a pris note que le document TRANS/WP.30/AC.2/2005/13 contenait des renseignements concernant l'état de la révision des phases I et II de la Convention.

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

Documents: TRANS/WP.30/218, TRANS/WP.30/214, TRANS/WP.30/192, TRANS/WP.30/2005/32, TRANS/WP.30/2005/28, TRANS/WP.30/2005/20, TRANS/WP.30/2005/14, TRANS/WP.30/2005/13, TRANS/WP.30/2005/11, TRANS/WP.30/2005/5, TRANS/WP.30/2005/2-TRANS/WP.30/AC.2/2005/1, TRANS/WP.30/2004/31, TRANS/WP.30/2004/30, TRANS/WP.30/2004/29, document sans cote n° 9 (2005) et document sans cote n° 4 (2005).

30. Le Groupe de travail a pris note du document TRANS/WP.30/2005/28, établi par le secrétariat en concertation avec la Commission européenne et l'IRU, qui contient le texte d'un projet de recommandation sur l'utilisation du code SH dans le carnet TIR. Le Groupe de travail a de nouveau procédé à un examen approfondi des arguments pour et contre l'utilisation du code SH dans le contexte du régime TIR. Le Groupe de travail a décidé de transmettre le texte du projet de recommandation, accompagné de quelques modifications figurant dans le texte de l'annexe 2 du présent rapport, au Comité de gestion TIR aux fins d'examen à sa quarantième session, en février 2006. Pour ce qui est de l'application de la recommandation, le Groupe de travail a estimé que malgré la pratique établie chez les transporteurs de signer le feuillet jaune (qui n'est pas à l'usage des douanes), contenu dans le carnet TIR, ce feuillet ne pouvait être considéré comme une déclaration en douane. La délégation de la Turquie a émis une réserve, qu'elle doit confirmer par écrit, en ce qui concerne le projet de recommandation.

– Utilisation des nouvelles technologies

31. Le Groupe de travail a noté que le document TRANS/WP.30/2005/32, établi par le secrétariat et où figurait le Modèle de référence pour le projet eTIR, n'était pas disponible en raison d'un retard dans la traduction. Il a néanmoins pris note des renseignements communiqués par le secrétariat pour donner un aperçu général de son contenu. Il a décidé de reprendre son examen à sa session de février 2006.

32. De l'avis de l'IRU, la présentation des contraintes liées au projet e-TIR dans le Modèle de référence devrait donner plus de détails sur les aspects financiers du projet.

33. Le Groupe de travail a pris note du document sans cote n° 9 (2005), établi par le secrétariat avec le concours de la Commission européenne, qui énonce les principes fondamentaux du régime eTIR. Selon le représentant de la Commission européenne, le document décrivait un futur régime TIR informatisé aussi proche que possible de l'actuel régime fondé sur un support papier et compatible avec le NSTI. Le Groupe de travail a fait observer que le document sans cote n'avait été distribué que quelques jours avant la réunion et en anglais seulement, mais que les lignes directrices qu'il contenait au sujet de l'avenir du projet eTIR étaient claires. Il s'est donc déclaré favorable à ce que le Groupe spécial d'experts de l'informatisation suive ces lignes directrices dans ses travaux futurs.

34. L'IRU a jugé que la publication tardive était contraire à la pratique normale des groupes de travail relevant du Comité des transports intérieurs et inacceptable lorsqu'il s'agissait de décisions aussi décisives pour l'avenir du régime TIR. La procédure accélérée faisait obstacle aux consultations nécessaires au niveau national. L'IRU doutait fort qu'il soit possible d'informatiser le régime TIR en ne tenant que partiellement compte des résultats du questionnaire auquel les directeurs généraux des autorités douanières avaient répondu. La stratégie décrite visait l'informatisation d'éléments du système qui avaient déjà été informatisés grâce aux initiatives prises par les milieux professionnels en concertation avec les autorités douanières. L'IRU a suggéré qu'il vaudrait mieux que les travaux soient poursuivis selon le mandat existant et a souligné que la seule manière de parvenir à l'informatisation était de recourir à un partenariat public/privé respectant les principes fondamentaux de la Convention TIR et des investissements déjà réalisés au profit du système partiellement informatisé. L'IRU serait disposée à participer activement à un tel processus en soumettant des propositions appropriées.

35. Le Groupe de travail a pris acte des observations de l'IRU. Il a déclaré qu'il savait quelles étaient ses responsabilités et souhaité que les autorités douanières disposent d'un système qui leur soit propre et dont elles aient la maîtrise totale.

36. Le Groupe de travail a examiné le document TRANS/WP.30/2005/20, établi par le secrétariat, qui expose les avantages et les inconvénients d'une mise en œuvre du projet eTIR, par le biais d'une modification de la Convention actuelle, ou par le biais de l'élaboration d'une nouvelle Convention eTIR.

37. À l'issue du débat, le Groupe de travail n'a pu à ce stade parvenir à un consensus et il a décidé d'y revenir plus en détail à sa prochaine session.

38. Enfin, le Groupe de travail a étudié la question de l'élargissement du champ du projet d'informatisation pour englober non seulement le régime eTIR mais aussi le régime eTransit afin de créer un régime de transit douanier global couvrant tous les modes de transport. Le Groupe de travail a jugé qu'il ne semblait pas pour l'instant nécessaire d'élaborer des propositions en ce sens.

39. Le Groupe de travail a relevé avec satisfaction l'invitation faite par la délégation de la Slovaquie d'accueillir la prochaine réunion du Groupe spécial d'experts (2006).

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

Documents: TRANS/WP.30/2005/29, TRANS/WP.30/GE.2/2005/1, TRANS/WP.30/2005/24, TRANS/WP.30/2005/23, TRANS/WP.30/2005/19, TRANS/WP.30/2005/18, TRANS/WP.30/2005/17, TRANS/WP.30/2005/16, TRANS/WP.30/2005/15, TRANS/WP.30/2005/7, TRANS/WP.30/2005/6, TRANS/WP.30/2004/38, TRANS/WP.30/2004/37, TRANS/WP.30/2004/33, TRANS/WP.30/2004/32, TRANS/WP.30/2004/25, TRANS/WP.30/2004/24, TRANS/WP.30/2004/14, TRANS/WP.30/2004/11, TRANS/WP.30/2003/22, TRANS/WP.30/2003/11, TRANS/WP.30/2003/10, TRANS/WP.30/2002/30, TRANS/WP.30/216, TRANS/WP.30/R.179 et documents sans cote n° 8 (2005) et n° 2 (2004).

40. Le Groupe de travail a rappelé que, à sa cent dixième session, il avait examiné un certain nombre de propositions d'amendements.

41. Le Groupe de travail a examiné le document TRANS/WP.30/2005/29, soumis par la Commission européenne, qui contient une proposition d'amendement révisée de l'article 4 de la Convention. Après un examen en bonne et due forme de la question, le texte ci-après a été proposé afin de rendre le sens de l'article plus clair: «Dès lors que les marchandises sont transportées sous le régime TIR, le paiement ou la garantie des droits et taxes à l'importation et à l'exportation autres que ceux visés à l'article 3 b) est suspendu.». Une délégation ayant demandé à examiner plus longuement la proposition, le Groupe de travail a décidé de réexaminer le texte proposé lors de sa session de février 2006, en vue de son adoption éventuelle.

42. Le Groupe de travail a rappelé que, à sa cent dixième session, il avait examiné le document TRANS/WP.30/2005/17, établi par le secrétariat, qui retraçait l'histoire de l'article 8.2. À cause d'un procès en cours dans l'un des États membres de l'Union européenne, au cours duquel

pourraient être invoquées les dispositions de l'article 8.2, la Communauté avait proposé, lors de la session précédente, de remettre pour l'instant l'examen de cette question à une date ultérieure. Le Groupe de travail a noté que ce procès était toujours en cours et a décidé de renvoyer la question à une session future, en vue de tenir compte des arguments qui pourraient être avancés pendant le procès. La délégation de l'Allemagne s'est proposée pour établir un document à l'intention d'une prochaine session du Groupe de travail, qui expliquerait la relation entre l'article 8.2 et les procès actuellement en cours.

43. Le Groupe de travail est ensuite passé à l'examen du document TRANS/WP.30/2005/29, transmis par la Commission européenne, qui contient des propositions visant à amender la note explicative à l'article 8.3 et à ajouter des notes explicatives aux articles 3 b) et 23 de la Convention. Le Groupe de travail a estimé que, d'une manière générale, les propositions d'amendements pourraient être approuvées mais qu'elles devraient être considérées comme un tout avec la proposition d'amendement de l'article 4 de la Convention. Étant donné que la décision concernant la proposition d'amendement de l'article 4 avait été renvoyée à la prochaine session, le Groupe de travail a décidé de réexaminer les propositions visant à modifier la note explicative à l'article 8.3 et à ajouter des notes explicatives aux articles 3 b) et 23 de la Convention à sa prochaine session.

44. Le Groupe de travail a ensuite examiné et adopté le rapport de la troisième réunion du Groupe spécial d'experts chargé de la révision de la phase III de la Convention, tel qu'il figure dans le document TRANS/WP.30/2005/24 et Corr.1.

45. Le Groupe de travail a pris note des résultats de la quatrième réunion du Groupe spécial d'experts chargé de la phase III du processus de révision de la Convention, qui s'était tenue le 3 octobre 2005. À cette occasion, le Groupe d'experts avait examiné le document TRANS/WP.30/GE.2/2005/2, transmis par le Gouvernement des Pays-Bas, qui contenait un certain nombre de propositions d'amendements des articles 8 et 11, mais aussi de l'annexe 9, partie III de la Convention, notamment les propositions contenues dans le document TRANS/WP.30/2005/19, transmis par la Fédération de Russie. Le Groupe spécial d'experts n'avait pu se mettre d'accord sur les propositions d'amendements et avait donc recommandé au Groupe de travail la tenue d'une cinquième réunion, provisoirement fixée aux 10 et 11 novembre 2006. Le rapport de la cinquième réunion sera reproduit dans le document TRANS/WP.30/GE.2/2005/3. Les délégations ont été priées de transmettre au secrétariat, avant le 18 octobre 2005, celles de leurs propositions d'amendements à la Convention qu'elles souhaitent voir examiner par la cinquième réunion du Groupe spécial d'experts. La délégation de la Fédération de Russie a, avec insistance, formé le vœu que la proposition figurant dans le document TRANS/WP.30/2005/19 serait examinée par la prochaine réunion du Groupe spécial d'experts. Le Groupe de travail a prié le Groupe spécial d'experts d'examiner la proposition en question à titre prioritaire lors de sa prochaine réunion.

### **c) Application de la Convention**

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

46. Le Groupe de travail a pris note des renseignements fournis par l'IRU au sujet du fonctionnement du système SafeTIR. Du 1<sup>er</sup> janvier au 31 août 2005, l'IRU avait reçu des messages SafeTIR pour 91 % des opérations dans un délai moyen de sept jours. Seuls 3,13 % des

messages avaient été transmis en temps réel. En ce qui concerne les demandes de mise en concordance adressées aux autorités douanières pour vérifier l'apurement des carnets TIR, l'IRU en avait dans le même temps délivré 8 452 et il avait reçu des réponses à 74 % d'entre elles dans un délai moyen de 40 jours.

47. Le Groupe de travail a pris note des propositions du secrétariat visant à ce que des efforts conjoints soient entrepris par le secrétariat et l'IRU pour assurer une entrée en vigueur harmonieuse du projet d'annexe 10 et en particulier pour préparer les pays qui n'appliquaient pas encore les prescriptions. Cette suggestion a été appuyée par l'IRU qui a proposé, avec le concours du secrétariat, d'aborder ces questions au niveau bilatéral.

48. La délégation de la Fédération de Russie a rappelé au Groupe de travail la proposition qu'elle lui avait faite, à sa cent dixième session, d'incorporer dans le système SafeTIR de l'IRU des renseignements sur le début des opérations TIR. L'IRU a fait savoir qu'elle étudiait les possibilités de le faire et reviendrait sur la question à l'une des prochaines sessions du Groupe de travail.

## ii) Règlement des demandes de paiement

49. L'IRU a communiqué les chiffres suivants:

- Entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 15 septembre 2005, l'IRU a reçu 13 125 notifications et/ou notifications préalables envoyées par les autorités douanières à leurs associations nationales garantes.
- Au 15 septembre 2005, 5 348 demandes de paiement étaient en suspens.
- Entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 15 septembre 2005, 1 654 demandes avaient été réglées.

50. Le Groupe de travail a pris note des renseignements communiqués par la délégation turque selon lesquels un nombre croissant de réclamations était porté devant les tribunaux.

## iii) Questions relatives aux dispositions techniques de la Convention

51. Aucune question n'a été soulevée au titre de ce point de l'ordre du jour.

## iv) Manuel TIR

Documents: Document de la CEE (<http://tir.unece.org>) et Manuel TIR de 2005.

52. Le Manuel TIR contient le texte de la Convention et de ses annexes, y compris les amendements apportés à la Convention et les notes explicatives, ainsi que tous les commentaires pertinents adoptés par le Groupe de travail, le Comité de gestion et la TIRExB.

53. La dernière version à jour (2005) du Manuel est disponible en anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe, sur papier, sur CD-ROM et sous forme électronique sur le site Web UNECE TIR (<http://tir.unece.org>).

v) **Autres questions**

Document: TRANS/WP.30/AC.2/2005/16.

54. Le Groupe de travail a pris note du document TRANS/WP.30/AC.2/2005/16, établi par le secrétariat, qui contenait, à la demande de la Communauté européenne, une version récapitulative de la Convention, lequel sera examiné par le Comité de gestion TIR. Le Groupe de travail a pris acte de ce que le document n'était distribué qu'à des fins d'information.

55. Le Groupe de travail a pris note d'un séminaire national TIR qui s'était récemment tenu en Azerbaïdjan ainsi que du séminaire régional TIR pour les pays de la région d'Asie centrale et de Chine, qui s'était tenu à Beijing les 22 et 23 septembre 2005.

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

Document: TRANS/WP.30/127.

Mandat et historique: TRANS/WP.30/221, point 8.

56. Aucune information nouvelle n'a été communiquée par les délégations sur ce sujet.

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

Documents: Document sans cote n° 11 (2005), TRANS/WP.30/2005/8, TRANS/2004/19, TRANS/2004/18 et document sans cote n° 5 (2005).

Mandat et historique: TRANS/WP.30/221, point 9.

57. Le Groupe de travail a pris note du document sans cote n° 11 (2005), établi par le secrétariat pour donner un aperçu de toutes les résolutions adoptées entre 1984 et 2005. Le Groupe a décidé de revenir sur cette question à sa prochaine session et il a invité les délégations à étudier les résolutions particulièrement intéressantes. À ce sujet, le secrétariat a été prié d'établir un document, pour une future session, contenant une liste des pays ayant accepté ces résolutions.

**QUESTIONS DIVERSES**

Mandat et historique: TRANS/WP.30/221, point 10.

a) **Dates des prochaines sessions**

58. Le Groupe de travail a décidé de convoquer sa cent douzième session dans la semaine du 30 janvier au 3 février 2006, à l'occasion de la quarantième session du Comité de gestion TIR.

59. La cent treizième session du Groupe de travail est provisoirement fixée à la semaine du 29 mai au 2 juin 2006.

60. La cent quatorzième session du Groupe de travail est provisoirement fixée à la semaine du 16 au 20 octobre 2006.

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

61. Le Groupe de travail a décidé qu'il n'y avait pas lieu d'appliquer de restrictions à la distribution des documents.

**ADOPTION DU RAPPORT**

Mandat et historique: TRANS/WP.30/221, point 11.

62. Le Groupe de travail a décidé d'adopter le rapport de sa cent onzième session.

Annexe 1

**APPLICATION DE LA CONVENTION DOUANIÈRE RELATIVE À  
L'IMPORTATION TEMPORAIRE DES VÉHICULES ROUTIERS PRIVÉS (1954)  
ET DE LA CONVENTION DOUANIÈRE RELATIVE À L'IMPORTATION  
TEMPORAIRE DES VÉHICULES ROUTIERS COMMERCIAUX (1956)**

**Résolution n° 51 adoptée le 4 octobre 2005 par le Groupe de travail  
des problèmes douaniers intéressant les transports**

**Le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports**

*Soucieux* d'éliminer l'utilisation frauduleuse et abusive des documents douaniers d'importation temporaire de véhicules privés ou commerciaux,

*Se référant* à la résolution n° 45 adoptée par le Groupe d'experts des problèmes douaniers intéressant les transports le 16 mars 1984, qui est devenue caduque,

*Insistant sur* le fait que le système mis en place au titre de la Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) et de la Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers commerciaux (1956) constitue un ensemble de dispositions et de procédures qui doivent être pleinement mises en œuvre, appliquées et respectées par les gouvernements ayant adhéré auxdites Conventions et par les gouvernements qui les appliquent de facto,

*Recommandant* aux gouvernements de veiller à ce que la délivrance des titres d'importation temporaire ne soit confiée qu'à des associations autorisées sur le plan national et affiliées à une organisation internationale, telle que définie dans lesdites Conventions, présentant des garanties suffisantes,

*Attirant l'attention* sur le fait que la présente résolution ne devrait pas empêcher les pays de recourir à des moyens allant au-delà de ceux prévus dans les Conventions visées dans la présente résolution,

*Invite* le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe, en raison du caractère mondial du système douanier en question et de l'intérêt que présentent pour les pays membres de la Commission économique pour l'Europe les moyens de facilitation du passage des frontières offerts par ce système, à saisir les Parties contractantes aux Conventions relatives à l'importation temporaire des véhicules de 1954 et de 1956, les pays appliquant de facto lesdites Conventions et les autres commissions économiques des Nations Unies de cette question, en vue de favoriser l'adhésion à ces Conventions et leur bonne application.

Annexe 2**INCORPORATION DU CODE SH DES MARCHANDISES  
DANS LE CARNET TIR****Projet de recommandation adopté par le Comité de gestion  
de la Convention TIR de 1975,****le ...****Le Comité de gestion,**

*Soulignant* la nécessité d'appliquer des mesures efficaces de gestion et d'évaluation des risques liés aux marchandises en transit,

*Gardant à l'esprit* qu'une opération de transport TIR est souvent précédée d'une déclaration d'exportation mentionnant le code des marchandises, établie conformément à la Convention internationale sur le Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises («code SH»),

*Conscient* de l'importance du double objectif du recensement des marchandises qui peuvent présenter un risque sur le plan de la sécurité et de la facilitation du mouvement des autres marchandises,

*Convaincu* que, lorsque l'accès au code SH est possible, son utilisation dans le carnet TIR, associée à une description des marchandises en langage clair, peut contribuer à la réalisation de cet objectif,

*Considérant également* que l'incorporation du code SH dans le carnet TIR faciliterait aussi le traitement électronique de l'information,

*Conscient* que les amendements pertinents à la Convention TIR qu'il est envisagé de rédiger durant la phase III du processus de révision TIR pourraient ne pas entrer en vigueur avant un certain temps,

1. *Décide* de recommander aux titulaires de carnet TIR ou à toute autre personne remplissant le carnet TIR en leur nom d'indiquer le code SH des marchandises dans la case 10 du manifeste des marchandises du volet non destiné aux douanes (page jaune) du carnet TIR, et de donner en outre une description des marchandises en langage clair;

2. *Engage instamment* les autorités douanières du bureau de douane de départ à vérifier, si possible, que le code SH figurant sur le manifeste des marchandises correspond au code SH inscrit sur la déclaration d'exportation en douane et/ou d'autres documents de transport ou documents commerciaux.

Si le carnet TIR a été accepté par le bureau de douane de départ sans que le code SH y soit indiqué, celui-ci ne sera exigé ni par les bureaux de douane de passage suivants ni par ceux de destination.

L'absence de code SH des marchandises dans le carnet TIR ne devra pas causer de retards lors d'une opération de transport TIR ni constituer un obstacle à l'acceptation des carnets TIR. Elle ne sera pas considérée comme une infraction à la Convention et n'impliquera pas la responsabilité du titulaire du carnet TIR.

Cette disposition s'applique aussi lorsque les autorités douanières soupçonnent que le code SH pourrait être inexact ou lorsque la description des marchandises en langage clair ne concorde pas avec le code SH.

Sans préjuger les dispositions du paragraphe 6 de l'article 8 de la Convention TIR, la description des marchandises en langage clair est réputée être correcte en cas de non-concordance avec celle indiquée par le code SH.

On examinera l'application pratique de la présente Recommandation 12 mois après la date de son entrée en vigueur, en vue de s'assurer qu'elle permet d'atteindre ses objectifs.

La présente Recommandation entrera en vigueur le ...

-----