



**Conseil Economique
et Social**

Distr.
GENERALE

TRANS/WP.30/1998/5
9 avril 1998

FRANCAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS

Groupe de travail des problèmes douaniers
intéressant les transports

Groupe spécial d'experts sur la phase II du
processus de révision de la Convention TIR

**RAPPORT DU GROUPE SPECIAL D'EXPERTS SUR LA PHASE II
DU PROCESSUS DE REVISION DE LA CONVENTION TIR
(2 et 3 avril 1998)**

PARTICIPATION

1. Le Groupe spécial d'experts a tenu sa première session les 2 et 3 avril 1998 à Genève.
2. Ont participé à la session des experts représentant les pays et les Parties contractantes à la Convention TIR de 1975 dont les noms suivent : Allemagne, Danemark, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Italie, Pays-Bas, Pologne, Suisse, Turquie et Communauté européenne. Des représentants de l'Union internationale des transports routiers (IRU) y ont aussi participé.

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

Document : document sans cote établi par le secrétariat

3. Le Groupe d'experts a adopté l'ordre du jour provisoire tel qu'il avait été établi par le secrétariat de la CEE, en application du mandat que lui avait confié le Groupe de travail à ses 89ème et 90ème sessions (TRANS/WP.30/178, par. 35 et TRANS/WP.30/180, par. 27 et 72) ainsi que le Comité de gestion TIR à sa vingt-quatrième session (TRANS/WP.30/AC.2/49, par. 33 et 34).

ELECTION DU BUREAU

4. M. F. Paroissin (France) a été élu président du Groupe d'experts.

PROPOSITIONS D'AMENDEMENT A LA CONVENTION TIR DE 1975 - PHASE II DU PROCESSUS DE REVISION

5. Le Groupe d'experts a rappelé que le Groupe de travail, à sa 89ème session, avait décidé que les éléments suivants devraient être envisagés dans le cadre de la phase II du processus de révision :

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

6. Le Groupe de travail a aussi estimé que la plupart, sinon la totalité, de ces éléments étaient liés entre eux et qu'ils nécessitaient par conséquent une analyse approfondie ainsi que l'établissement d'un document de synthèse qui reprenne en détail toutes ces questions, avant que le Comité de gestion TIR puisse adopter une deuxième série de propositions d'amendement à la Convention (TRANS/WP.30/178, par. 35 et 36).

7. Le groupe d'experts a en outre rappelé la décision que le Comité de gestion TIR avait prise à sa vingt-quatrième session, d'accorder la priorité à toutes les questions se rapportant à un système de garantie révisé, au statut et aux fonctions des organisations internationales, aux procédures de décharge harmonisées pour les carnets TIR, à la définition des responsabilités pour toutes les parties au régime TIR et à une révision du carnet TIR (sur le fond et sur la forme) (TRANS/WP.30/AC.2/49, par. 34).

a) Système international de garantie stable et fonctionnant bien

Documents : TRANS/WP.30/1998/180, TRANS/WP.30/1998/1, TRANS/WP.30/178, TRANS/WP.30/R.195 et Corr.1, TRANS/WP.30/R.186, TRANS/WP.30/R.182, TRANS/WP.30/R.181 et TRANS/WP.30/R.178

8. Le groupe d'experts a rappelé que le Groupe de travail avait déjà examiné les résultats d'une réunion d'experts CEE sur un système de garantie TIR révisé, qui s'était tenue les 8 et 9 avril 1997 (TRANS/WP.30/R.195 et Corr.1). Les experts avaient proposé un certain nombre de mesures concrètes visant à améliorer le fonctionnement du système de garantie TIR parce qu'ils s'étaient rendu compte que le remplacement de l'actuel système centralisé par un système décentralisé n'était ni possible ni nécessaire pour l'instant. Le Groupe de travail avait aussi déjà examiné certaines propositions concrètes de la Fédération de Russie visant à définir en détail les relations entre les associations nationales et l'organisation internationale pour le règlement des demandes de paiement (TRANS/WP.30/R.186). Le Groupe de travail avait estimé que, en vue d'améliorer encore la transparence du système international de garantie, on pourrait encore mieux définir le rôle et les responsabilités de l'organisation internationale, notamment en ce qui concerne le règlement des demandes de paiement.

9. Le groupe d'experts a décidé qu'il ne fallait pas pour le moment donner suite aux propositions visant à remplacer l'actuel régime d'assurance centralisé tel qu'il est défini dans le document TRANS/WP.30/R.195 et Corr.1, paragraphes 4 à 9, par un régime décentralisé, éventuellement inspiré du régime de transit communautaire et commun en vigueur dans l'Union européenne et dans quelques autres pays (TRANS/WP.30/R.195, par. 27 à 30).

10. Le groupe d'experts a néanmoins décidé d'améliorer le régime actuel en travaillant sur un certain nombre d'éléments clefs qui constituaient le fondement d'un système international de garantie stable et fonctionnant bien.

b) Statut et fonctions de l'organisation (des organisations) internationale(s)

Document : TRANS/WP.30/R.186.

11. A la lumière des propositions faites précédemment par la Fédération de Russie pour améliorer le fonctionnement du système international de garantie (TRANS/WP.30/R.186), le groupe d'experts a décidé que :

- les dispositions générales concernant le rôle et les fonctions de l'organisation (des organisations) internationale(s) tels qu'ils sont définis à l'article 6 de la Convention devraient être insérées dans la Convention;
- les associations nationales - mais pas l'organisation internationale - devraient régler les demandes de paiement adressées par les autorités douanières;

- la Convention devrait être consacrée aux questions douanières, c'est-à-dire en l'occurrence au règlement satisfaisant des demandes de paiement adressées par les autorités douanières;
- la Convention révisée (phase I) donnait déjà la possibilité aux Parties contractantes de superviser le système international de garantie par l'intermédiaire de la Commission de contrôle TIR (TIRExB).

12. La majorité des experts était favorable à l'insertion à la suite du paragraphe 2 de l'article 6 d'une note explicative sur le rôle et les fonctions de l'organisation internationale, puisque le nouvel article 10 de l'annexe 8 qui définissait le rôle et les fonctions du Comité de gestion TIR stipulait déjà en son alinéa a) que le système international de garantie était placé sous la surveillance des Parties contractantes à la Convention. Des dispositions détaillées dont l'application ne permettrait que peu de souplesse n'amélioreraient pas forcément le fonctionnement du système international de garantie, aussi longtemps qu'il serait régi par les règles du droit international privé.

13. Ces experts ont estimé qu'une note explicative libellée comme suit pourrait résoudre la question :

Ajouter une note explicative à l'article 6, libellée comme suit :

"Annexe 6, note explicative 0.6.2

L'organisation (les organisations) internationale(s) dont il est question dans le présent paragraphe, sous réserve des dispositions de l'article 10 de l'annexe 8, coordonne(nt) les fonctions des associations nationales qui lui (leur) sont affiliées, conformément à la Convention, notamment en ce qui concerne l'accès des personnes au régime TIR, la délivrance des carnets TIR et le fonctionnement du système international de garantie."

14. Certains experts ont néanmoins estimé que l'organisation (les organisations) internationale(s) jouait (jouaient) de fait un rôle capital dans l'organisation et l'administration du système international de garantie. Son rôle ou leur rôle et ses (leurs) fonctions par conséquent, notamment en ce qui concernait le règlement des sommes dues par des titulaires étrangers de carnets TIR ainsi que les relations entre l'organisation (les organisations) internationale(s) et les associations qui lui (leur) étaient affiliées, devraient être déterminés par les Parties contractantes à la Convention et définis en détail dans le corps de la Convention et si possible dans une nouvelle annexe à celle-ci.

15. Les experts de la Fédération de Russie ont fait savoir qu'ils feraient parvenir une nouvelle proposition à la prochaine session du Groupe d'experts.

16. Le Groupe d'experts a en outre décidé d'inclure des commentaires ou une note explicative après l'article 6 de la Convention, stipulant que plus d'une organisation internationale pourrait opérer dans le cadre de la Convention.

c) Procédures de décharge harmonisées

Documents : TRANS/WP.30/1997/1, TRANS/WP.30/178, TRANS/WP.30/176, TRANS/WP.30/164 et TRANS/WP.30/134

17. Le Groupe d'experts a rappelé que le Groupe de travail avait déjà entrepris des discussions préliminaires sur les procédures administratives et juridiques propres à garantir une décharge valable des carnets TIR par les autorités douanières. Il avait noté que ni le terme "décharge", ni la procédure d'obtention de cette décharge, ni les dispositions administratives permettant de vérifier que cette décharge avait été effectuée correctement n'étaient nullement définis dans la Convention (TRANS/WP.30/176, par. 32 à 37).

18. Compte tenu de ces considérations, l'IRU et le secrétariat avaient conjointement établi un document qui contenait un certain nombre de principes généraux, d'interprétations et de propositions d'amendement à la Convention, afin de mieux définir la notion et le terme de "décharge" dans le cadre de la Convention et de recommander d'autres formes de preuve d'une décharge en bonne et due forme (TRANS/WP.30/1997/1). Ces propositions avaient pour objectif de parvenir à une interprétation harmonisée de la Convention et ainsi de réduire le nombre de différends et de demandes de paiement contestées. Le Groupe de travail avait estimé que l'analyse présentée dans le document était en principe défendable mais que les conséquences découlant de la décharge sans réserve des carnets TIR aux bureaux de douane de destination ou de sortie (de passage) pour la responsabilité du titulaire du carnet et des organisations garantes méritaient un complément d'examen et ne semblaient pas aussi simples que le laissait supposer le paragraphe 9 du document CEE/IRU. A ce propos, le Groupe de travail a en outre noté que la dernière phrase du paragraphe 1 de l'article 11 de la Convention parlait de "certificat de décharge" dans la version anglaise, alors que dans les versions française et russe seul le mot "décharge" apparaissait.

19. Le groupe d'experts a constaté que les détails de la procédure de décharge dépendaient dans une large mesure de la législation et des procédures administratives nationales. Il a en outre constaté que les procédures de règlement des demandes de paiement adressées par les autorités douanières devaient fondamentalement être convenues entre la (les) association(s) garante(s) et les autorités douanières. Cependant, soucieux de faciliter le règlement efficace et rapide de ces créances, notamment en ce qui concernait les carnets étrangers, et de faciliter la gestion des risques par le régime international d'assurance, le groupe d'experts a estimé que le terme "décharge" devait être clairement défini dans la Convention et que des procédures d'enquête et de règlement des demandes de paiement types ou tout au moins harmonisées, devraient être établies et recommandées à toutes les Parties contractantes.

i) Définition de la décharge

20. Plusieurs experts ont émis l'avis que le terme "apurement de la procédure TIR" devait être nettement distingué du terme "décharge de la procédure TIR", car le second se rapportait à la présentation physique des marchandises au bureau de douane de destination ou de sortie et à

leur exportation ou leur transfert vers un autre système de contrôle douanier. Etant donné que la Convention ne distinguait pas clairement ces deux termes, les notifications de non-décharge par les autorités douanières étaient quelquefois contestées par les assureurs internationaux et la question devait être tranchée par des tribunaux nationaux.

21. Le groupe d'experts a décidé d'inclure dans l'article 1 de la Convention une définition du terme "décharge" et de revoir tous les articles de la Convention ayant trait à la procédure de décharge. Pour établir cette définition, il a décidé d'examiner plus en détail à sa prochaine session les propositions d'amendement contenues dans le document TRANS/WP.30/1997/1.

ii) Procédure de décharge recommandée

22. Compte tenu des résultats donnés par la réglementation des procédures de décharge des carnets TIR en vigueur dans la Communauté européenne, le groupe d'experts a jugé que la procédure définie ci-dessous pourrait servir de base aux pratiques qui seraient recommandées à toutes les Parties contractantes à la Convention, étant entendu que les autres procédures conformes à l'esprit et à la lettre de la Convention, telles que celles actuellement en vigueur dans la Fédération de Russie (TRANS/WP.30/180, par. 37 et 38 et document sans cote No 2 (1998)) étaient tout aussi acceptables :

- 1) Les bureaux de douane traitant les carnets TIR doivent tenir des registres séparés pour les carnets TIR;
- 2) Le bureau de douane de départ ou d'entrée doit garder le volet No 1 du carnet TIR et, afin de faciliter le retour du volet No 2, doit porter dans la case "Pour usage officiel" du volet No 2 le texte suivant : "A rendre à ..." suivi du nom et de l'adresse complète du bureau de douane auquel le volet No 2 doit être renvoyé. Ce texte devrait dans la mesure du possible être porté au moyen d'un tampon et être clairement lisible;
- 3) Le bureau de douane de départ ou d'entrée doit s'assurer que la case 22 du volet No 1 porte bien le nom du bureau de douane de destination ou de sortie, afin de faciliter les procédures d'enquête;
- 4) Le bureau de douane de destination ou de sortie doit détacher et envoyer sans retard (dans un délai de cinq jours ouvrables) une fois l'opération TIR achevée, la partie du volet No 2 contenant les cases 18 à 28, au bureau de douane désigné dans la case "Pour usage officiel", le cas échéant par l'intermédiaire d'un bureau central;
- 5) S'il existe plusieurs bureaux de douane de départ ou de destination, la procédure décrite ci-dessus s'applique mutatis mutandis;
- 6) Si le bureau de douane de destination ou de sortie diffère du bureau de douane indiqué sur le volet No 2 du carnet TIR, le premier doit en informer le second sans retard;

- 7) Afin de déceler et de prévenir les fraudes, le bureau de douane de départ ou d'entrée doit, excepté dans les cas de doute, vérifier a posteriori et de façon aléatoire les volets No 2 renvoyés, à raison d'un sur mille mais au moins six par mois.

23. Il se peut qu'il faille y ajouter des dispositions spécifiques relatives au transport des marchandises sensibles et à l'utilisation du système de contrôle informatisé des carnets TIR recommandé par le Comité de gestion TIR le 20 octobre 1995.

iii) Procédure d'enquête recommandée

24. Compte tenu des résultats donnés par la réglementation des procédures d'enquête relatives aux carnets TIR en vigueur dans la Communauté européenne, le groupe d'experts a jugé que la procédure définie ci-dessous pourrait servir de base aux pratiques qui seraient recommandées à toutes les Parties contractantes à la Convention, étant entendu que les autres procédures conformes à l'esprit et à la lettre de la Convention étaient tout aussi acceptables :

- 1) La procédure d'enquête sera entreprise si :
 - le volet No 2 du carnet TIR n'a pas été renvoyé au bureau de douane de départ ou d'entrée dans un délai raisonnable;
 - le volet No 2 du carnet TIR n'a pas été renvoyé dans un délai raisonnable, mais le carnet TIR a été déchargé sous réserve (art. 11, par. 1);
- 2) Lorsque le volet No 2 d'un carnet TIR n'est pas renvoyé au bureau de douane de départ ou d'entrée dans un délai de trois mois (un mois pour les marchandises sensibles telles qu'elles sont définies par les autorités douanières nationales) par le bureau de douane de destination ou de sortie, le bureau de douane de départ ou d'entrée qui a accepté le carnet envoie une demande de renseignements sur un formulaire type au bureau de destination ou de sortie. Si les bureaux de douane centraux sont saisis, ce sont eux qui interviennent;
- 3) Dans le même temps, l'association garante nationale doit être informée au moyen d'un formulaire type de l'éventuelle non-décharge des carnets TIR (prénotification). Cette prénotification doit être accompagnée de tous les renseignements et données pertinents, pour permettre à l'association (aux associations) et à l'organisation (aux organisations) internationale(s) de fournir la documentation pertinente et, si possible, d'autres preuves de la décharge en bonne et due forme des carnets TIR;
- 4) Si cette demande d'informations reste sans réponse, un rappel doit être adressé, trois mois plus tard, à l'autorité de surveillance dudit bureau de douane de destination ou de sortie;

- 5) Si, dans les trois mois qui suivent l'envoi du rappel, le bureau de douane de départ ou d'entrée n'a reçu aucune réponse ou a reçu une réponse négative de la part du bureau de douane de destination ou de sortie, le bureau de douane de départ ou d'entrée avise l'association garante compétente et, si possible, le titulaire du carnet TIR que ledit carnet soit n'a pas été déchargé, soit a fait l'objet d'une décharge avec réserves;
- 6) Le titulaire du carnet TIR et l'association garante disposent de trois mois, à compter du jour de la notification, pour apporter la preuve de la régularité de l'opération TIR en question;
- 7) Dès qu'il est en possession des renseignements ou des autres formes de preuve qui lui ont été communiqués par le titulaire du carnet TIR et/ou par l'association (les associations) garante(s) à propos de la régularité de l'opération TIR en question, le bureau de douane de départ ou d'entrée informe le titulaire du carnet TIR et/ou l'association (les associations) garante(s) dans un délai de [...] mois de sa décision d'accepter ces renseignements ou ces autres preuves;
- 8) Si, à l'expiration du délai fixé sous 6), la preuve de la régularité de l'opération n'a pas été fournie, le bureau de douane de départ ou d'entrée calcule les droits et autres taxes sur le formulaire prévu à cet effet;
- 9) Les sommes dues doivent, dans la mesure du possible, être réclamées à la (aux) personne(s) directement responsable(s) (titulaire du carnet TIR, transporteur, destinataire, etc.), immédiatement après l'enregistrement des calculs (art. 8, par. 7);
- 10) Si, à l'échéance d'un délai d'un mois, le titulaire du carnet TIR ne s'est toujours pas acquitté des sommes dues, un commandement de payer est envoyé à l'association garante qui devra s'en acquitter dans un délai de trois mois à compter de la date dudit commandement.

25. Des modèles types devront être recommandés pour les formulaires d'enquête et de rappel.

26. Il faudra peut-être prévoir en outre des dispositions spéciales pour le tabac, l'alcool et d'autres marchandises sensibles, y compris un système d'alerte avancé.

d) Réduction de la durée de la période de notification des demandes de paiement adressées par les douanes

Document : document sans cote communiqué par l'IRU

27. Le groupe d'experts a estimé que la réduction de la durée de la période de notification des demandes de paiement adressées par les douanes (art. 11, par. 1) pourrait être examinée à la lumière des résultats que donneraient l'application du système de contrôle informatisé des carnets TIR,

les nouvelles propositions d'amendement dans le cadre de la phase I du processus de révision TIR et les procédures de décharge et d'enquête recommandées ci-dessus. Il a en outre estimé qu'il faudrait faire une distinction entre, d'une part, les renseignements réellement communiqués sur les carnets TIR non déchargés par les autorités douanières au titre de la prénotification ci-dessus (dans un délai de trois mois) et, d'autre part, l'obligation juridique de notification l'année suivant la date d'acceptation d'un carnet TIR. En se fondant sur la prénotification, les associations nationales et l'organisation (les organisations) internationale(s) pourraient aussi prendre des mesures appropriées pour entraver dès leur début les activités frauduleuses et préserver dans le même temps la chaîne internationale de garantie.

e) Autres formes de preuve de la décharge des carnets TIR

Document : TRANS/WP.30/1997/1

28. Le groupe d'experts a estimé que les autres formes de preuve de la décharge des carnets TIR autres que le volet No 2 dûment rempli du carnet TIR devraient être acceptées à titre exceptionnel par les autorités douanières. Outre la souche No 2 dûment tamponnée du carnet TIR ou un double de ladite souche fournie par l'IRU comme indiqué dans les commentaires relatifs à l'article 10 (Manuel TIR 1995, p. 45), le groupe d'experts a examiné rapidement les commentaires ci-dessous, qui sont tirés du document TRANS/WP.30/1997/1 :

Commentaires concernant l'article 10 et l'annexe 1

"Il est également recommandé aux autorités douanières d'accepter exceptionnellement comme autres formes de preuve de décharge en bonne et due forme d'un carnet TIR :

- tout certificat officiel ou confirmation officielle de décharge émanant, pour la même opération TIR, d'une autre Partie contractante, où s'est poursuivie ou achevée l'opération de transit correspondante, ou confirmation que les marchandises en question ont été placées sous un autre régime douanier ou dédouanées pour la consommation intérieure, ou
- les souches No 1 ou No 2 du carnet TIR, dûment tamponnées par une Partie contractante ou copie de celles-ci fournie par l'organisation internationale visée à l'article 6 de la Convention, ou
- les messages électroniques émanant d'un système de contrôle international agréé, tel le système SAFETIR exploité par l'IRU conformément à la recommandation du 20 octobre 1995 du Comité de gestion TIR (en application de l'article 42 bis de la Convention)."

Système de contrôle informatique des carnets TIR : mise en oeuvre de la recommandation en date du 20 octobre 1995

Documents : TRANS/WP.30/1998/1, TRANS/WP.30/178 et TRANS/WP.30/AC.2/37, annexe 4

29. Le groupe d'experts a jugé que le système de contrôle informatique installé et géré par l'Union internationale des transports routiers (IRU) en collaboration avec les administrations douanières nationales pourrait être très utile pour sauvegarder le système international de garantie et réduire le nombre des fraudes à la douane. Ce système était conçu pour fonctionner efficacement dans un grand nombre de pays géographiquement divers et distants et ne nécessitait pas d'accords de coopération entre les administrations douanières, autres que ceux déjà indiqués et prévus dans la Convention. La majorité des experts a pensé que la présente recommandation du Comité de gestion TIR concernant le système de contrôle informatisé des carnets TIR devrait être pleinement mise en oeuvre dans tous les pays qui utilisaient la procédure TIR et devrait être étendue à l'avenir à toutes les étapes de la distribution et de l'utilisation des carnets TIR. Ce système devait en outre être compatible avec le système informatisé mis au point pour le régime de transit communautaire et commun.

30. Le groupe d'experts a pensé qu'il faudrait, avant de rendre obligatoire l'application d'un système aussi coûteux et difficile à faire fonctionner dans tous les pays qui recourent à la procédure TIR, ainsi que cela est proposé dans le document TRANS/WP.30/198/1, paragraphes 4 et 5, tout de même s'assurer que les données fournies, notamment celles relatives aux carnets TIR volés et déchargés, étaient utiles aux autorités douanières.

f) Réintroduction de la garantie pour le tabac et l'alcool

31. Le groupe d'experts a souligné que la procédure de transit douanier TIR devait s'appliquer à tous les types de marchandises. L'exclusion de certains types de marchandises n'était pas conforme à l'objectif de la Convention, qui était de faciliter le transport international de marchandises. Le groupe d'experts a en outre fait remarquer que les droits et les taxes frappant toutes les marchandises transportées sous le couvert de carnets TIR, à l'exception du tabac, pouvaient être garantis jusqu'à concurrence de 50 000 à 100 000 dollars E.-U. Les producteurs des marchandises pourraient eux aussi donner des garanties spéciales aux marchandises sensibles, et les transporteurs particulièrement fiables pourraient notamment obtenir l'autorisation des autorités douanières pour le transport de ces marchandises.

g) Définition du titulaire d'un carnet TIR

Documents : TRANS/WP.30/180, TRANS/WP.30/166, TRANS/WP.30/162, TRANS/WP.30/R.149 et TRANS/WP.30/R.138

32. Le groupe d'experts a rappelé que le Groupe de travail avait déjà examiné des définitions préliminaires possibles du titulaire d'un carnet TIR (TRANS/WP.30/166, par. 50 à 52 et TRANS/WP.30/162, par. 49 et 50), qui n'avaient pas encore donné de résultats tangibles. Le Groupe de travail a donc pensé que cette question devrait être confiée au groupe spécial d'experts

de la phase II du processus de révision de la Convention TIR. Le WP.30 avait déjà examiné en 1994 et 1995 un certain nombre de définitions se rapportant aux activités des administrations douanières et des associations nationales qui pourraient constituer une source précieuse de renseignements pour le groupe d'experts (TRANS/WP.30/R.149 et TRANS/WP.30/R.138).

33. Le groupe d'experts est convenu que le titulaire du carnet TIR devait être défini dans la Convention. En l'état actuel des choses, seul le terme "personnes" était défini à l'alinéa j) de l'article 1, et les personnes en question devaient obtenir l'autorisation d'utiliser les carnets TIR conformément à la partie II de la nouvelle annexe 9 de la Convention.

34. Plusieurs experts ont fait valoir que cette prescription signifiait que tous les titulaires de carnets TIR, qu'ils effectuent ou non des opérations de transport sous le couvert de carnets TIR, devaient obtenir une autorisation conforme à la partie II de l'annexe 9, de même que tous les sous-traitants travaillant selon le régime TIR. Cette conception a été contestée par d'autres experts pour qui, seul le titulaire du carnet TIR, responsable de l'opération de transport, devait obtenir ladite autorisation.

35. Le groupe d'experts a pensé que l'unanimité devait se faire sur l'applicabilité de la partie II de l'annexe 9 pour que ces dispositions entrent en vigueur, si possible au début de 1999, en raison du contrôle qu'elles visent à mettre en place.

36. Les experts de la Fédération de Russie ont fait remarquer que, selon la législation en vigueur dans leur pays, la personne responsable de la bonne exécution de la procédure TIR était toujours le transporteur et/ou le chauffeur, mais en aucun cas le titulaire du carnet TIR. C'est la raison pour laquelle le recours à des sous-traitants ou à des tierces parties se substituant au titulaire du carnet TIR était interdit dans la Fédération de Russie. Une législation analogue était en vigueur dans les autres Etats de la Communauté d'Etats indépendants (CEI).

37. Certains experts ont fait valoir que, si tous les transporteurs étaient agréés conformément à la partie II de l'annexe 9 de la Convention révisée, les administrations douanières se sentiraient plus sûres en ce qui concerne les transporteurs. Ainsi, la sous-traitance, de plus en plus fréquente dans le transport moderne, n'accroîtrait pas nécessairement le risque de fraude. Selon ces experts, les titulaires de carnets TIR n'étaient pas nécessairement des transporteurs, mais pouvaient aussi être des expéditeurs de fret ou éventuellement des fabricants de marchandises qui satisfaisaient aux prescriptions minimums de la partie II de la nouvelle annexe 9 de la Convention.

38. Les experts du Danemark et de la Fédération de Russie sont convenus de communiquer à la prochaine session un complément d'information sur les notions de responsabilité en usage dans leurs pays.

h) Carnet TIR révisé

Documents : TRANS/WP.30/180, TRANS/WP.30/1998/1, document sans cote No 5, TRANS/WP.30/R.176, TRANS/WP.30/176, TRANS/WP.30/172 et TRANS/WP.30/166

39. Le groupe d'experts a rappelé que le Groupe de travail avait déjà envisagé la possibilité de réviser le carnet TIR en s'inspirant d'une ébauche de projet établie conjointement par l'IRU et le secrétariat (document sans cote No 5 (1997) et TRANS/WP.30/R.176). Le Groupe de travail avait pensé que le carnet TIR révisé devrait, dans toute la mesure possible, être conforme à la formule-cadre définie par l'ONU pour les documents commerciaux, être de format A4 et se prêter à l'échange électronique de données. Le texte explicatif pourrait être transféré des volets du carnet TIR sur un feuillet séparé, comme cela a été fait pour le document administratif unique (DAU).

40. Le groupe d'experts n'a pas pu examiner cette question faute de temps.

QUESTIONS DIVERSES

41. Le groupe d'experts a noté que sa deuxième session devait se tenir du 24 au 26 juin 1998 à Genève, parallèlement à la vingt-cinquième session du Comité de gestion TIR (26 juin 1998).
