



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.30/182
12 novembre 1998

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des problèmes douaniers
intéressant les transports

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL DES PROBLÈMES DOUANIERS INTÉRESSANT
LES TRANSPORTS SUR SA QUATRE-VINGT-ONZIÈME SESSION
(21-23 octobre 1998)**

TABLE DES MATIÈRES

| | <u>Paragraphe</u> s |
|--|---------------------|
| Participation | 1 - 4 |
| Adoption de l'ordre du jour | 5 |
| Activités d'organes de la CEE et d'autres organismes de l'ONU intéressant le Groupe de travail | 6 |
| Activités d'autres organisations intéressant le Groupe de travail | 7 - 9 |
| a) Organisation mondiale des douanes (OMD) | 7 |
| b) Commission européenne (CE) | 8 |
| c) Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) | 9 |
| Suivi de la Réunion commune avec le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) sur les obstacles au passage des frontières | 10 - 11 |

TABLE DES MATIÈRES (suite)

| | <u>Paragraphes</u> |
|---|--------------------|
| Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR de 1975) | 12 - 47 |
| a) État de la Convention | 12 |
| b) Révision de la Convention | 13 - 30 |
| i) État du processus de révision | 13 - 17 |
| ii) Mise en oeuvre de la première phase du processus de révision TIR | 18 - 27 |
| - Processus nationaux | 18 - 22 |
| - Application du paragraphe 1 f) v) de la première partie de la nouvelle annexe 9 de la Convention | 23 - 27 |
| iii) Propositions d'amendement à la Convention (phase II du processus de révision TIR) | 28 - 30 |
| c) Application de la Convention | 31 - 47 |
| i) État de la résolution No 49 | 31 - 33 |
| ii) Système de contrôle informatisé des carnets TIR : application de la recommandation adoptée le 20 octobre 1995 | 34 - 36 |
| iii) Règlement des demandes de paiement | 37 - 38 |
| iv) Interprétation du paragraphe 7 de l'article 8 | 39 - 44 |
| v) Problèmes rencontrés dans l'application de la Convention TIR dans la Fédération de Russie | 45 - 47 |
| Conventions douanières relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) et des véhicules routiers commerciaux (1956) | 48 - 49 |
| Engagement de la procédure d'amendement pour l'article 13 - nouveau paragraphe 4 de la Convention de 1954 | 48 - 49 |
| Convention douanière relative aux pièces de rechange utilisées pour la réparation des wagons EUROP | 50 |
| Convention relative au régime douanier des conteneurs utilisés en transport international dans le cadre d'un pool | 51 |

TABLE DES MATIÈRES (suite)

| | <u>Paragraphes</u> |
|---|--------------------|
| Prévention de l'utilisation abusive des systèmes de transit douaniers par des contrebandiers | 52 |
| Programme de travail | 53 |
| Questions diverses | 54 - 55 |
| a) Dates des prochaines sessions | 54 |
| b) Restriction à la distribution des documents | 55 |
| Adoption du rapport | 56 |

* * *

Annexe : Projet de programme de travail pour 1999-2003

RAPPORT

PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail a tenu sa quatre-vingt-onzième session du 21 au 23 octobre 1998, sous la présidence de Mme Y. Kasikçi (Turquie).
2. Ont participé à la session des représentants des pays suivants : Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, ex-République yougoslave de Macédoine, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Italie, Lettonie, Lituanie, Pays-Bas, Norvège, Pologne, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine. Des représentants de la Communauté européenne (CE) étaient également présents.
3. Les organisations intergouvernementales suivantes étaient représentées : Organisation mondiale des douanes (OMD); Comité de l'Organisation de la coopération des chemins de fer (OSJD).
4. Les organisations non gouvernementales suivantes étaient représentées : Union internationale des transports routiers (IRU), Alliance internationale de tourisme/Fédération internationale de l'automobile (AIT/FIA).

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

5. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat (TRANS/WP.30/181) et a ajouté la rubrique suivante :

Point 4 c) xi)

- Problèmes d'application de la Convention dans la Fédération de Russie.

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

Document : E/1998/38-E/ECE/1365.

6. Le Groupe de travail a pris acte de ce que la Commission avait, à sa cinquante-troisième session (21-23 avril 1998) souligné que la CEE avait deux fonctions essentielles à accomplir : d'une part, élaborer des instruments, normes et règles juridiques dans les domaines relevant de sa compétence et en assurer l'harmonisation et, d'autre part, établir des statistiques et effectuer des analyses dans ces mêmes domaines. La Commission avait aussi adopté des directives communes pour classer les activités par ordre de priorité (voir plus bas, par. 53).

ACTIVITÉS D'AUTRES ORGANISATIONS INTÉRESSANT LE GROUPE DE TRAVAIL

- a) Organisation mondiale des douanes (OMD)

7. Le Groupe de travail a pris acte de ce que les travaux relatifs à la révision de la Convention de Kyoto étaient pratiquement achevés et qu'il était prévu d'adopter la Convention révisée en juin 1999 (TRANS/WP.30/180, par. 11).

La Convention d'Istanbul relative à l'admission temporaire, dont toutes les annexes étaient entrées en vigueur, comptait à présent 32 Parties contractantes.

b) Commission européenne (CE)

8. Le Groupe de travail a été informé que le nouveau système informatisé de transit (NCTS), qui ne serait pas pleinement opérationnel dans la totalité des pays de la Communauté de l'AELE et du groupe de Visegrad avant plusieurs années, se limiterait à ses débuts à certains pays et à certaines fonctions des procédures de transit; les opérations TIR seraient envisagées à une étape ultérieure. Les travaux relatifs aux modifications d'ordre législatif progressaient aussi, notamment au sujet de la réforme parallèle des systèmes de transit communautaire/commun, ainsi que ceux concernant les questions d'exploitation comme la constitution d'un réseau de coordonnateurs nationaux du transit responsables de la bonne application des règles communes, l'organisation de réunions régulières d'un groupe de contact rassemblant des représentants de l'industrie et des douanes et la préparation d'un manuel.

c) Conférence européenne des ministres des transports (CEMT)

Document : Document informel établi par la CEMT.

9. Le Groupe de travail a pris acte d'un projet de rapport établi par la CEMT sur l'élimination des obstacles au passage des frontières. Les délégations ont été priées d'étudier ce projet et de faire parvenir directement au secrétariat de la CEMT toute observation éventuelle.

SUIVI DE LA RÉUNION COMMUNE AVEC LE GROUPE DE TRAVAIL DES TRANSPORTS ROUTIERS (SC.1) SUR LES OBSTACLES AU PASSAGE DES FRONTIÈRES

Documents : TRANS/WP.30/181/Add.1, TRANS/WP.30/1998/9, TRANS/WP.30/1998/10, TRANS/WP.30/1998/12.

10. Le Groupe de travail a approuvé les conclusions auxquelles la Réunion commune entre le SC.1 et le WP.30 était parvenue, à savoir :

- Les pays membres de la CEE devraient accepter et appliquer toutes les conventions internationales visant à faciliter les procédures au passage des frontières;
- Il faudrait faire des analyses pour déterminer le taux d'application de ces conventions, en particulier la Convention TIR de 1975 et la Convention internationale sur l'harmonisation du contrôle des marchandises aux frontières (Convention de 1982 sur l'harmonisation);
- Il faudrait envisager d'ajouter une nouvelle annexe à la Convention sur l'harmonisation, pour définir toutes les questions présentant de l'importance pour l'efficacité des procédures au passage des frontières;

- Il faudrait assurer la transparence des pratiques douanières et autres pratiques administratives et réglementaires et établir des mécanismes pour la bonne circulation de l'information;
- Il faudrait envisager d'établir un guide de référence sur les meilleures pratiques en matière de bonne organisation des procédures au passage des frontières.

11. Le Groupe de travail a estimé que la session commune avait permis de procéder à un échange de vues utile et a recommandé au Comité des transports intérieurs :

- D'envisager de convoquer, si possible lors du premier semestre de 1999, un groupe spécial d'experts regroupant des représentants de tous les organismes et ministères impliqués dans les contrôles aux frontières;
- D'inviter le Comité de gestion de la Convention TIR sur l'harmonisation à envisager, à sa prochaine session (si possible en juin 1999), la préparation d'une nouvelle annexe à la Convention, et
- De convoquer en octobre 1999 une deuxième session commune du SC.1 et du WP.30 pour faire le bilan des progrès accomplis dans ce domaine.

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

a) État de la Convention

Document : TRANS/WP.30/AC.2/49, annexe 1.

12. Le Groupe de travail a noté qu'avec l'entrée en vigueur de la Convention au Kirghizistan, le 2 octobre 1998, la Convention comptait actuellement 63 Parties contractantes. L'inclusion du Liechtenstein dans la liste des Parties contractantes à la Convention avait été une erreur qui serait rectifiée par le Bureau des affaires juridiques de l'ONU.

b) Révision de la Convention

i) État du processus de révision

Documents : Notification dépositaire C.N.433.1997.TREATIES-1;
TRANS/WP.30/AC.2/47/Corr.1 et Corr.2.

13. Le Groupe de travail a été informé qu'en date du 17 novembre 1997, le Bureau des affaires juridiques de l'ONU, à New York, avait publié la Notification dépositaire C.N.433.1997.TREATIES-1 contenant les propositions d'amendement adoptées par le Comité de gestion de la Convention TIR, à sa vingt-troisième session, dans le cadre de la phase I du processus de révision TIR. Des copies de cette notification dépositaire en anglais, français et russe peuvent aussi être obtenues auprès du secrétariat de la CEE.

14. Le Comité de gestion de la Convention TIR ayant décidé que la procédure d'amendement conforme à l'article 59 de la Convention était applicable, toutes les propositions d'amendement entreraient en vigueur, si aucune objection n'était soulevée, 15 mois après la date de communication des propositions d'amendement par le Secrétaire général de l'ONU au moyen de la notification dépositaire susmentionnée, c'est-à-dire le 17 février 1999.

15. Au 20 octobre 1998, le secrétariat n'avait été informé d'aucune objection aux propositions d'amendement susmentionnées.

16. Dans ce contexte, le Groupe de travail a noté que le secrétariat avait publié deux rectificatifs au rapport du Comité de gestion de la Convention TIR sur sa vingt-troisième session (26 et 27 juin 1997) contenant, en annexe 2, les propositions d'amendement adoptées (TRANS/WP.30/AC.2/47/Corr.1 et Corr.2). Ces rectificatifs, dont il n'a pas été tenu compte dans la notification dépositaire ci-dessus, suppriment trois coquilles qui figuraient dans les propositions d'amendement adoptées.

17. Le secrétariat informera en conséquence le Bureau des affaires juridiques de l'ONU du contenu de ces rectificatifs en vue de la publication d'un rectificatif à la Notification dépositaire C.N.433.1997.TREATIES-1.

ii) Mise en oeuvre de la première phase du processus de révision TIR

- Processus nationaux

18. Le Groupe de travail a rappelé que le Comité de gestion de la Convention TIR, prévoyant qu'au 17 novembre 1998 aucune objection aux propositions d'amendement adoptées dans le cadre de la phase I du processus de révision TIR n'aurait été soulevée, avait prié toutes les autorités compétentes des Parties contractantes, les associations nationales et l'IRU de commencer à mettre en oeuvre, dans un esprit de coopération, toutes les mesures administratives et juridiques nécessaires pour assurer que les nouvelles dispositions, en particulier celles contenues dans les parties I et II de la nouvelle annexe 9 de la Convention révisée, telle qu'elle figure dans l'annexe 2 du document TRANS/WP.30/AC.2/47, soient applicables à compter du 17 février 1999 (TRANS/WP.30/AC.2/49, par. 16 et 17; TRANS/WP.30/AC.2/51, par. 11 à 13).

19. Aucune délégation n'a signalé que des pays et des associations envisageaient des problèmes particuliers dans la mise en oeuvre des propositions d'amendement susmentionnées.

20. Dans ce contexte, le Groupe de travail a noté que le Comité de gestion de la Convention TIR avait accueilli avec satisfaction et accepté la proposition de la Turquie d'accueillir une session du Groupe de contact TIR à Istanbul, du 2 au 4 décembre 1998, afin d'examiner avec les autorités douanières, les associations nationales et l'industrie des transports, tous les aspects pratiques de l'application des nouvelles dispositions de la Convention, en particulier celles de la nouvelle annexe 9 concernant l'habilitation des associations nationales et des personnes souhaitant utiliser des carnets TIR.

21. Le Groupe de travail a souligné que les représentants des autorités compétentes de toutes les Parties contractantes utilisant la procédure TIR ainsi que des représentants de toutes les associations nationales et de l'IRU devraient participer à la session d'Istanbul du Groupe de contact TIR.

22. Une première convocation avait déjà été envoyée par le secrétariat de la CEE le 14 octobre 1998. Des renseignements plus précis et notamment l'ordre du jour provisoire seraient communiqués à toutes les parties intéressées au début du mois de novembre 1998.

- Application du paragraphe 1 f) v) de la première partie de la nouvelle annexe 9 de la Convention

Documents : TRANS/WP.30/1998/17; TRANS/WP.30/AC.2/51; TRANS/WP.30/1998/11; TRANS/WP.30/1998/7; TRANS/WP.30/AC.2/49; TRANS/WP.30/180.

23. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa quatre-vingt-dixième session, il avait rédigé un commentaire sur l'application des dispositions du paragraphe 1 f) v) de la première partie de la nouvelle annexe 9 de la Convention. Ce commentaire avait par la suite été adopté par le Comité de gestion de la Convention TIR (TRANS/WP.30/180, par. 19 à 23; TRANS/WP.30/AC.2/49, par. 18 à 21). Le Groupe de travail avait aussi invité l'Union internationale des transports routiers (IRU) et ses associations membres à communiquer au secrétariat le projet de nouveau contrat général d'assurance, conformément au commentaire adopté et aux dispositions de la Convention révisée, afin qu'il soit examiné par le groupe d'experts à sa deuxième session. Le projet de texte du nouveau contrat général d'assurance, tel qu'il figure dans le document TRANS/WP.30/1998/7, a été examiné lors des deuxième et troisième sessions du groupe spécial d'experts (TRANS/WP.30/1998/11; TRANS/WP.30/1998/17).

24. En examinant ce projet de contrat général d'assurance, le groupe d'experts s'est rendu compte que, pour ne pas compromettre l'acceptation du contrat général d'assurance par certaines Parties contractantes une fois la Convention modifiée entrée en vigueur, il faudrait modifier le commentaire adopté précédemment par le Comité de gestion de la Convention TIR (TRANS/WP.30/1998/11, par. 28 à 36). À sa vingt-cinquième session (26 juin 1998), le Comité de gestion de la Convention TIR a approuvé cette proposition ainsi qu'un amendement à ce commentaire (TRANS/WP.30/AC.2/51, par. 14 à 19).

25. Le Groupe de travail a approuvé à l'unanimité les vues exprimées par le groupe d'experts selon lesquelles, nonobstant les dispositions de l'article 10 b) de l'annexe 8 (voir TRANS/WP.30/AC.2/51, par. 17 et 18), il était possible, à titre provisoire et exceptionnel, qu'un contrat général d'assurance soit conclu dans le cadre de la Convention entre les assureurs internationaux et l'IRU seulement, celle-ci agissant en son propre nom et en celui de ses associations membres et de tiers, dans le cas où la législation interne de l'une des Parties contractantes utilisant la procédure TIR interdisait à une association nationale et un assureur international de conclure des contrats d'assurance internationaux (voir le document TRANS/WP.30/1998/17, par. 6 à 9).

26. En pareil cas, des copies certifiées conformes au contrat général d'assurance devraient être fournies par l'IRU aux associations nationales, ainsi qu'un certificat d'assurance délivré par l'assureur international indiquant le nom du bénéficiaire de l'assurance, c'est-à-dire l'association nationale, et le montant maximum garanti par carnet TIR pour tous les carnets utilisés dans les pays respectifs.

27. Le Groupe de travail a aussi noté que certains experts avaient réservé leur position sur certaines des dispositions particulières du projet de contrat général d'assurance tel qu'il figure dans le document TRANS/WP.30/1998/7 (TRANS/WP.30/1998/17, par. 8).

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

Documents : TRANS/WP.30/1998/11; TRANS/WP.30/1998/5 et Corr.1; TRANS/WP.30/1998/17.

28. Le Président du Groupe d'experts a informé le Groupe de travail des points de vue et propositions d'amendement formulés par le Groupe au cours de ses trois sessions en 1998. Il a fait observer que, malgré l'absence de consensus sur le rôle et les fonctions de l'organisation internationale en ce qui concerne le fonctionnement effectif d'un système de garantie international, des propositions d'amendement avaient été rédigées au sujet des procédures harmonisées pour la fin de l'opération et l'apurement, des procédures d'enquête recommandées et des autres formes de preuves admises pour attester la fin d'une opération TIR. Faute de temps, aucun progrès sensible n'a été accompli dans la définition du titulaire d'un carnet TIR, ni dans la révision du carnet et l'informatisation de la procédure TIR.

29. Le Groupe de travail a approuvé les avis exprimés et les propositions d'amendement faites par le Groupe d'experts, tels qu'ils apparaissent dans les rapports des trois réunions tenues en 1998; il a recommandé au Comité des transports intérieurs de prolonger le mandat du Groupe d'experts jusqu'en 1999, afin de conclure la phase II du processus de révision TIR et d'aborder la phase III qui sera consacrée en particulier à une révision du carnet TIR et à l'informatisation de la procédure TIR.

30. Le Groupe de travail a aussi décidé de réexaminer de manière approfondie à sa prochaine session, en février 1999, les propositions d'amendement déjà formulées par le Groupe d'experts, en se fondant sur un document de synthèse établi par le secrétariat.

c) Application de la Convention

i) État de la résolution No 49

31. La résolution No 49, intitulée "Mesures à court terme visant à assurer la sécurité et le fonctionnement efficace du régime de transit TIR", adoptée par le Groupe de travail à sa quatre-vingt-unième session (TRANS/WP.30/162, annexe 2) a jusqu'ici été officiellement acceptée par les Parties contractantes suivantes à la Convention : Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Fédération de Russie,

Finlande, France, Grèce, Hongrie, Iran (République islamique d'), Irlande, Italie, Jordanie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie, Communauté européenne.

32. Les autres Parties contractantes à la Convention n'ayant pas encore informé le Secrétaire exécutif de la CEE qu'elles acceptaient la résolution No 49 ont été priées de le faire au plus tôt.

33. Constatant que la plupart des pays ayant recours au régime TIR avaient cela étant accepté la résolution, le Groupe de travail a prié le secrétariat de faire parvenir un questionnaire aux Parties contractantes concernées pour s'enquérir de l'application de la résolution.

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

34. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa quatre-vingt-neuvième session, les représentants de l'IRU avaient annoncé que cette organisation ferait le nécessaire, en temps utile, pour que des informations reçues par l'IRU sur les carnets TIR déchargés, ainsi que celles sur les carnets volés ou "invalidés", soient en ligne à la disposition des autorités douanières intéressées, grâce, soit : a) à des lignes téléphoniques, en utilisant un ordinateur personnel et un modem; b) au réseau Internet; ou c) à des systèmes de courrier électronique. Ces équipements faciliteraient les procédures d'enquête des autorités douanières en leur permettant d'obtenir des informations précises sur le lieu et la date de décharge des carnets TIR (TRANS/WP.30/178, par. 41 à 45).

35. Depuis le 15 août 1998, la base de données de l'IRU, qui fournit les informations ci-dessus, n'est accessible qu'aux utilisateurs inscrits.

36. Le Groupe de travail s'est félicité d'une présentation en ligne de ce système d'information (CUTEWISE) par l'IRU lors de la session en cours et a pris acte de ce que cette organisation et le secrétariat publieraient en temps utile un manuel d'utilisation (en anglais seulement).

iii) Règlement des demandes de paiement

37. L'IRU a informé le Groupe de travail des progrès réalisés dans la procédure d'arbitrage en cours, dont elle était à l'origine, en vue d'obtenir le paiement des sommes réclamées par les douanes aux précédents assureurs de la chaîne internationale de garantie, qui avaient dénoncé leur contrat avec l'IRU à la fin de 1994 (TRANS/WP.30/180, par. 36; TRANS/WP.30/178, par. 47; TRANS/WP.30/174, par. 32; TRANS/WP.30/172, par. 17; TRANS/WP.30/168, par. 28 à 35).

38. Constatant que les arbitres n'avaient pratiquement pas progressé dans le règlement des demandes de paiement en suspens, plus de 5 000, et exprimant sa surprise devant le fait que les experts des assurances chargés de traiter chaque cas individuellement ne se réunissaient que très rarement, le Groupe de travail, représentant les autorités douanières des Parties contractantes à la Convention TIR de 1975, a estimé qu'il semblerait que les parties concernées

ne s'attaquent pas avec suffisamment d'ardeur au règlement de ces réclamations douanières pourtant en suspens depuis longtemps. Non seulement l'extrême longueur de ces procédures menaçait l'existence même des associations nationales garantes qui avaient obtenu un délai suspensif pour le règlement desdites demandes de paiement, dont certaines venaient à échéance avant la fin de l'année en cours, mais, par ailleurs, pesait sur les négociations actuelles relatives à l'instauration d'un nouveau système stable de garantie dans le cadre du régime TIR.

iv) Interprétation du paragraphe 7 de l'article 8

Documents : TRANS/WP.30/1998/2; TRANS/WP.30/1998/4.

39. Suite au débat qui avait eu lieu à sa quatre-vingt-neuvième session au sujet de l'interprétation de l'article 8 de la Convention et notamment des paragraphes 1 et 7 (TRANS/WP.30/178, par. 51), le Groupe de travail s'est penché sur les pratiques administratives relatives au dépôt des réclamations douanières, en se fondant sur la documentation fournie par la Turquie et sur l'interprétation juridique donnée par l'IRU des dispositions correspondantes de la Convention (TRANS/WP.30/178, par. 51).

40. Il a été noté que, dans plusieurs pays, les procédures prévues au paragraphe 7 de l'article 8 étaient interprétées conformément à la législation interne et/ou aux décisions de justice sur la question. La plupart des autorités douanières envoyaient une lettre recommandée au titulaire du carnet TIR, qu'il soit ou non ressortissant du pays, pour l'informer de la demande de paiement, après avoir avisé l'association nationale conformément à l'article 11 de la Convention. D'autres transmettaient les demandes de paiement aux transporteurs, pour autant qu'ils soient connus dans le cas de transporteurs étrangers, parfois par la voie diplomatique.

41. Le Groupe de travail est convenu que le paragraphe 7 de l'article 8, concurremment au paragraphe 1 dudit article énonçant le principe de la responsabilité "conjointe et solidaire", devait être compris comme signifiant qu'une fois établi par les autorités douanières compétentes, par exemple par lettre recommandée, que la personne contactée, directement responsable, était en retard de paiement (certains pays prévoyaient un délai d'un mois à ce sujet), ne voulait pas payer ou, pour toute autre raison (par exemple insolvabilité), n'était pas en mesure de régler la demande de paiement, les associations nationales garantes étaient alors automatiquement responsables du règlement de la demande de paiement et étaient avisées en conséquence.

42. Afin d'obtenir des éclaircissements sur les pratiques nationales dans ce domaine, le secrétariat a été prié d'établir un projet de commentaire sur les "procédures recommandées", pour examen par le Groupe de travail à sa prochaine session.

43. À ce sujet, le Groupe de travail a rappelé que, dans la plupart des pays, la personne directement responsable, dans le cadre de la Convention, semblait être le titulaire du carnet TIR; dans certains autres pays, c'était l'exploitant accompagnant ou transportant le compartiment scellé ou le conteneur.

44. Conformément à la législation de la Communauté européenne, plusieurs autorités douanières notifiaient aussi le titulaire du carnet TIR au moment où elles avisaient l'association nationale conformément à l'article 11 de la Convention. Cette obligation n'était toutefois pas inscrite dans la Convention.

v) Problèmes rencontrés dans l'application de la Convention TIR dans la Fédération de Russie

45. Le représentant de la Communauté européenne a informé le Groupe de travail de ses préoccupations devant un certain nombre de mesures envisagées ou déjà appliquées dans la Fédération de Russie, mesures qui ne semblaient conformes ni à la lettre ni à l'esprit de la Convention TIR ou apparaissaient pour le moins hors de proportion et ne pas nécessairement traiter les véritables causes des problèmes. Il a en particulier fait état du projet de décret No 441 désignant pour le transport de trois catégories de marchandises un nombre limité de points de passage des frontières et prévoyant le contrôle systématique des chargements pour lutter contre la "double facturation". Il a aussi fait état du décret No 742 qui établissait des listes grise et noire, de transporteurs ayant violé le droit interne ou les dispositions de la Convention TIR (liste grise) ou avaient été exclus du transport sous régime TIR. Enfin, il a cité une loi, adoptée par la Douma le 2 juillet 1998, interdisant le cabotage dans la Fédération de Russie, ce qui, conjugué au décret 02-17/19538 de la Direction des douanes, semblait devoir empêcher les chargeurs étrangers de transporter des conteneurs ou des semi-remorques sous régime TIR par bateau à destination des ports russes et ensuite par route vers des destinations dans la Fédération de Russie.

46. Les représentants de la Fédération de Russie ont fait observer que les décrets et les lois susmentionnés n'allaient à l'encontre ni de la lettre ni de l'esprit de la Convention TIR mais avaient pour but de lutter contre les activités frauduleuses sous régime TIR et avaient été rédigés en tenant compte des décisions et des vues présentées antérieurement au sein du Groupe de travail. Ils ont aussi souligné que ces mesures étaient liées au fonctionnement inadéquat du système international de garantie actuel et devaient être appliquées jusqu'à ce que ce système soit amélioré. Ils ont également fait remarquer que le règlement interdisant le cabotage ne concernait aucunement les dispositions de la Convention TIR. Dans ce contexte, il a été affirmé que tous les transporteurs, y compris les chargeurs étrangers, étaient informés par les autorités douanières compétentes de la Fédération de Russie en cas de non-décharge ou de décharge avec réserves des carnets TIR (non-achèvement ou achèvement conditionnel des opérations TIR). Les décrets de la Direction des douanes pouvaient également être applicables au Bélarus qui formait une union douanière avec la Fédération de Russie suite à la conclusion d'accords appropriés entre les deux pays.

47. Faute de temps, le Groupe de travail n'a pu étudier les autres points de l'ordre du jour concernant l'application de la Convention et leur examen a donc été reporté à la prochaine session.

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

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

48. Le représentant de l'Italie a informé le Groupe de travail que les procédures officielles d'amendement nécessaires pour incorporer dans l'article 13 de la Convention de 1954 le paragraphe 4 nouvellement approuvé, comme cela avait été décidé à la quatre-vingt-quatrième session du Groupe de travail en 1986, avaient été engagées par l'Italie qui avait transmis la proposition d'amendement pertinente au Bureau des affaires juridiques de l'ONU (TRANS/WP.30/178, par. 85; TRANS/WP.30/168, par. 72).

49. Faute de temps, les autres points de l'ordre du jour relatifs aux conventions n'ont pu être étudiés et leur examen a été reporté à la prochaine session.

CONVENTION DOUANIÈRE RELATIVE AUX PIÈCES DE RECHANGE UTILISÉES POUR LA RÉPARATION DES WAGONS EUROP

50. Faute de temps, ce point de l'ordre du jour n'a pu être étudié et son examen a été reporté à la prochaine session.

CONVENTION RELATIVE AU RÉGIME DOUANIER DES CONTENEURS UTILISÉS EN TRANSPORT INTERNATIONAL DANS LE CADRE D'UN POOL

51. Faute de temps, ce point de l'ordre du jour n'a pu être étudié et son examen a été reporté à la prochaine session.

PRÉVENTION DE L'UTILISATION ABUSIVE DES SYSTÈMES DE TRANSIT DOUANIERS PAR DES CONTREBANDIERS

52. Faute de temps, ce point de l'ordre du jour n'a pu être étudié et son examen a été reporté à la prochaine session.

PROGRAMME DE TRAVAIL

Documents : Document informel No 15 (secrétariat); TRANS/WP.30/1998/181, annexe.

53. Les participants ont examiné le programme de travail pour la période 1999-2003, sur la base d'une proposition établie par le secrétariat conformément aux décisions pertinentes prises par le Comité des transports intérieurs et la Commission lors de leurs sessions respectives, en 1998 (voir par. 6 plus haut). Le programme de travail adopté est reproduit dans l'annexe au présent rapport.

QUESTIONS DIVERSES

a) Dates des prochaines sessions

54. Le Groupe de travail a décidé de convoquer sa prochaine session du 22 au 26 février 1999, parallèlement à la vingt-sixième session du Comité de gestion de la Convention TIR (25 et 26 février 1999).

b) Restriction à la distribution des documents

55. Le Groupe de travail a décidé que la distribution des documents publiés à l'occasion de la présente session ne serait frappée d'aucune restriction à l'exception du document du secrétariat sur les dispositifs de scellement douanier et du document TRANS/WP.30/1998/7 relatif au projet de contrat général d'assurance.

ADOPTION DU RAPPORT

56. Le Groupe de travail a adopté le rapport sur sa quatre-vingt-onzième session sur la base du projet établi par le secrétariat. Étant donné la limitation des ressources du secrétariat en matière de traduction, certaines parties du rapport n'ont pas été disponibles pour adoption dans toutes les langues de travail de la CEE.

Annexe

PROJET DE PROGRAMME DE TRAVAIL POUR 1999-2003 *

ACTIVITÉ 02.9 : PROBLÈMES DOUANIERS INTÉRESSANT LES TRANSPORTS

Harmonisation et simplification des prescriptions relatives aux procédures de passage des frontières concernant les modes de transport intérieur

Priorité : 1

Exposé succinct :

- a) **Élaboration d'instruments internationaux, examen de la mise en oeuvre des instruments existants et modifications à y apporter le cas échéant.**
- b) **Simplification des formalités, des procédures et des documents administratifs.**

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

ACTIVITÉS PERMANENTES

- a) **[[b]] Étude de mesures spécifiques, juridiques et autres pour lutter contre la fraude fiscale résultant de la simplification des procédures douanières et d'autres modalités de passage des frontières, comme le régime TIR, y compris l'examen périodique de l'application de la résolution No 220 (prévention de l'usage abusif par les trafiquants de stupéfiants des régimes douaniers de transit des marchandises). Mise en place de mécanismes et de procédures administratives pour l'échange régulier d'informations avec d'autres organisations gouvernementales et non gouvernementales pour lutter contre cette fraude.**

(Note : les anciennes rubriques b), i) et k) ont été fusionnées)

Priorité 2 (dans le cadre de la priorité générale 1)

Résultats attendus en l'an 2000

Préparation d'instruments et de mesures adéquats pour améliorer la coopération internationale entre les Parties contractantes à la Convention TIR de 1975 et les organisations nationales et internationales concernées, en vue d'empêcher la fraude.

Activités en faveur de l'application de la recommandation adoptée par le Comité de gestion de la Convention TIR le 20 octobre 1995 au sujet d'un système de contrôle international informatisé des carnets TIR.

*Les passages qu'il est proposé d'ajouter paraissent en caractères gras; ceux qu'il est proposé de supprimer sont placés entre crochets ([...]).

Échange, entre les autorités douanières des Parties contractantes aux conventions pertinentes de la CEE relatives à la facilitation du passage des frontières, de renseignements sur les abus, afin de définir les mesures visant à y mettre fin.

b) [(c)] **Etude de l'extension éventuelle d'autres conventions pertinentes de la CEE relatives à la facilitation du passage des frontières** [de la Convention TIR] à d'autres régions, notamment sous l'angle juridique et administratif.

Priorité 3 (dans le cadre de la priorité générale 1)

Résultat attendu en l'an 2000

Préparation d'ateliers régionaux et/ou nationaux, éventuellement en coopération avec la CESAP et la CESAO, sur l'application des conventions pertinentes de la CEE relatives à la facilitation du passage des frontières en Asie et au Moyen-Orient.

c) [(d)] **Examen périodique des conventions pertinentes de la CEE relatives à la facilitation du passage des frontières afin d'assurer leur cohérence avec d'autres traités internationaux ou sous-régionaux** [des conventions en vigueur sur les questions douanières et la facilitation] pour s'assurer qu'elles répondent aux exigences des transports modernes et à celles des contrôles aux frontières.

Priorité 2 (dans le cadre de la priorité générale 1)

Résultat attendu en l'an 2000

Analyse des conventions ci-après de la CEE relatives à la facilitation du passage des frontières : Convention TIR de 1975; Conventions douanières relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) et des véhicules routiers commerciaux (1956); Convention douanière relative aux pièces de rechange utilisées pour la réparation des wagons EUROP; et Convention relative au régime douanier des conteneurs utilisés en transport international dans le cadre d'un pool.

d) [(e)] **Étude de la facilitation des formalités concernant les pools de conteneurs dans le transport international, et activités de suivi dans le cadre de la [nouvelle] Convention relative au régime douanier des conteneurs utilisés en transport international dans le cadre d'un pool.**

Priorité 2 (dans le cadre de la priorité générale 1)

Résultat attendu en l'an 2000

Préparation et négociation de deux accords types sur les conteneurs utilisés dans le cadre d'un pool, pour la gouverne de l'industrie des transports et des Parties contractantes en matière d'application des dispositions de la "Convention sur les pools de conteneurs" dans le transport ferroviaire international et le transport maritime international.

e) [(g)] Analyse des difficultés concernant les formalités au passage des frontières en vue de définir des procédures administratives propres à les éliminer [et examen des activités connexes des organisations internationales compétentes]. L'analyse portera sur les contrôles sanitaires, phytosanitaires, vétérinaires et de qualité, l'application des normes, les contrôles de sécurité publique, etc., et notamment promotion de la mise en oeuvre et extension du champ d'application de la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières de 1982 (Convention sur l'harmonisation des contrôles).

(Note : les anciens points g) et j) ont été fusionnés)

Priorité 2 (dans le cadre de la priorité générale 1)

Résultat attendu en l'an 2000

Étude des possibilités de préparer et de négocier une nouvelle annexe à la "Convention sur l'harmonisation des contrôles" concernant le transport routier, comprenant éventuellement un certificat international de pesage pour les camions, en étroite coopération avec le Groupe de travail des transports routiers.

(f) [(h)] Étude des questions douanières afin de simplifier les formalités et les documents douaniers dans le domaine des transports, en recourant principalement à l'échange de données informatisé, notamment les messages EDIFACT/ONU.

Priorité 2 (dans le cadre de la priorité générale 1)

Résultats attendus en l'an 2000

Analyse des incidences sur le régime TIR du nouveau système douanier de transit qui sera appliqué dans les pays impliquant le régime de transit commun (Communauté européenne, AELE et pays du groupe de Visegrad) et coordination des travaux sur cette question avec les organes compétents de la Communauté européenne.

ACTIVITÉS DE DURÉE LIMITÉE

a) Révision de la Convention TIR de 1975 en vue de stabiliser la procédure de transit douanier TIR.

Priorité 1 (dans le cadre de la priorité générale 1)

Résultat attendu en 1999

Achèvement de la phase II de la procédure de révision TIR et engagement des travaux de la phase III axée sur la révision du carnet TIR et des dispositions relatives à un système douanier d'administration et de contrôle fondé si possible sur l'échange de données informatisé.

(b) [(f)] Étude destinée à faciliter le transit ferroviaire sur la base des lettres de voiture internationales CIM et SMGS, y compris l'élaboration d'un nouveau régime douanier permettant d'utiliser les lettres de voiture CIM et SMGS comme documents douaniers.

Priorité 2 (dans le cadre de la priorité générale 1)

Résultats attendus en 1999 et en l'an 2000

Étude des aspects juridiques et administratifs de l'utilisation des lettres de voiture CIM et SMGS comme documents douaniers (1999).

Préparation d'un projet de convention douanière de transit couvrant le transport ferroviaire international dans tous les états membres de la COTIF et du SMGS (2000).
