



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.30/1998/11  
4 août 1998

FRANÇAIS  
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

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  
(24-26 juin 1998)

**RAPPORT DU GROUPE SPÉCIAL D'EXPERTS  
SUR SA DEUXIÈME SESSION**

**TABLE DES MATIÈRES**

	<u>Paragraphe</u> s
Participation . . . . .	1 - 4
Adoption de l'ordre du jour . . . . .	5
Adoption du rapport de la première session . . . . .	6
Propositions d'amendement à la Convention TIR de 1975 - Phase II du processus de révision TIR . . . . .	7 - 27
a) Système de garantie internationale stable et fonctionnant bien . . . . .	8 - 9
b) Statut et fonctions de la ou des organisations internationales . . . . .	10 - 11

TABLE DES MATIÈRES (suite)

	<u>Paragraphes</u>
c) Procédures de décharge harmonisée . . . . .	12 - 20
i) Définition de la procédure de décharge TIR . . . . .	14 - 17
ii) Procédure de décharge recommandée . . . . .	18
iii) Procédure d'enquête recommandée . . . . .	19 - 20
d) Réduction des délais de notification pour les demandes présentées par la douane . . . . .	21
e) Autres formes de preuve admises pour la décharge des Carnets TIR . . . . .	22
f) Système de contrôle informatisé des Carnets TIR : Application de la recommandation adoptée le 20 octobre 1995 . . . . .	23
g) Réintroduction de la couverture de garantie pour le tabac et l'alcool . . . . .	24
h) Définition de l'expression "titulaire de Carnets TIR" . . . . .	25
i) Carnet TIR révisé . . . . .	26
j) Informatisation du système de transit TIR . . . . .	27
Application de la phase I du processus de révision TIR - Application du paragraphe 1 f) v) de la première partie de l'annexe . . . . .	28 - 36
Questions diverses . . . . .	37
Adoption du rapport . . . . .	38

\* \* \*

## RAPPORT

### **PARTICIPATION**

1. Le Groupe d'experts a tenu sa deuxième session du 24 au 26 juin 1998, sous la présidence de M. F. Paroissin (France).
2. Ont participé à la session des experts des pays suivants : Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Italie, Lituanie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République de Moldova, République tchèque, ex-République yougoslave de Macédoine, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine. Des représentants de la Communauté européenne étaient également présents.
3. L'organisation intergouvernementale suivante était représentée : Organisation mondiale des douanes (OMD).
4. L'organisation non gouvernementale suivante était représentée : Union internationale des transports routiers (IRU).

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

5. Le Groupe d'experts a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat (TRANS/WP.30/1998/6) après adjonction du point suivant :

Point 3 j) : Informatisation du système de transit TIR.

### **ADOPTION DU RAPPORT DE LA PREMIÈRE SESSION**

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

6. Le Groupe d'experts a adopté le rapport de sa première session, tenue les 2 et 3 avril 1998 (TRANS/WP.30/1998/5), sous réserve de quelques modifications concernant les paragraphes 29 et 31, qui figureront dans le document TRANS/WP.30/1998/5/Corr.1.

### **PROPOSITIONS D'AMENDEMENT À LA CONVENTION TIR DE 1975 - PHASE II DU PROCESSUS DE RÉVISION TIR**

7. Le Groupe d'experts a décidé de poursuivre son examen sur la base des résultats de sa première session (TRANS/WP.30/1998/5 et Corr.1).

a) Système de garantie internationale stable et fonctionnant bien

Documents : TRANS/WP.30/1998/5 et Corr.1; TRANS/WP.30/180; 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; TRANS/WP.30/R.178

8. Le Groupe d'experts a confirmé que les propositions de remplacer le système d'assurance centralisé actuel, décrit dans les documents TRANS/WP.30/R.195 et Corr.1 (par. 4 à 9 et 27 à 30), par un système

décentralisé, éventuellement sur le modèle du système de transit commun de la Communauté applicable dans l'Union européenne et quelques autres pays, ne devraient pas être maintenues pour le moment.

9. Le Groupe d'experts a cependant décidé d'améliorer le système actuel en insérant dans la Convention un certain nombre d'éléments clefs propres à assurer un système de garantie internationale stable, transparent et fonctionnant bien.

b) Statut et fonctions de la ou des organisations internationales

Documents : TRANS/WP.30/1998/5 et Corr.1; TRANS/WP.30/1998/8;  
TRANS/WP.30/R.186

10. Après examen des moyens de définir dans la Convention le statut et les fonctions de la ou des organisations internationales mentionnés au paragraphe 2 de l'article 6 et au (nouveau) paragraphe 10 de l'annexe 8, le Groupe d'experts a confirmé que :

i) les dispositions générales concernant le rôle et les fonctions de l'organisation (des organisations) internationale(s) mentionnés au paragraphe 2 de l'article 6 de la Convention devraient être insérées dans la Convention;

ii) les associations nationales - mais pas l'organisation (les organisations) internationale(s) - doivent régler toutes les demandes de paiement relatives aux carnets TIR nationaux et étrangers qui leur sont adressées par les autorités douanières;

iii) les nouvelles dispositions de la Convention devrait porter sur les questions douanières;

iv) dans le (nouvel) article 10 de son annexe 8, la Convention révisée (phase I) donnait déjà la possibilité aux Parties contractantes de surveiller le système de garantie internationale par l'intermédiaire de la Commission de contrôle TIR (TIRExB).

11. Dans ce contexte, la majorité des experts ont approuvé les propositions d'amendement ci-après à la Convention TIR :

Ajouter à l'article 6 un nouveau paragraphe 2 bis libellé comme suit :

"2 bis. L'organisation internationale mentionnée au paragraphe 2 est autorisée par le Comité de gestion à assumer la responsabilité du fonctionnement efficace d'un système de garantie internationale."

À l'annexe 6, ajouter une nouvelle note explicative 0.6.2 bis libellée comme suit :

"0.6.2 bis Les rapports entre une organisation internationale et ses associations membres concernant le fonctionnement du système de garantie internationale sont définis dans des accords [écrits]."

c) Procédures de décharge harmonisée

Documents : TRANS/WP.30/1998/5 et Corr.1; TRANS/WP.30/1997/1; TRANS/WP.30/178;  
TRANS/WP.30/176; TRANS/WP.30/164; TRANS/WP.30/134

12. Le Groupe d'experts a estimé qu'il n'était ni possible ni nécessaire d'harmoniser les procédures douanières nationales de toutes les Parties contractantes pour parvenir à un régime de transit TIR fonctionnant de façon satisfaisante. L'objectif poursuivi était de définir et éventuellement de normaliser les dispositions de la Convention concernant : a) la décharge de la procédure de transit TIR, c'est-à-dire la présentation des marchandises, du compartiment de chargement et du Carnet TIR au bureau de douane de sortie (de passage) ou de destination, et b) l'exécution des procédures de contrôle requises, comme prévu dans la Convention et dans la réglementation nationale des douanes, en vue de parvenir à des indications claires sur la question de savoir quand et dans quelles circonstances la responsabilité du titulaire du carnet TIR vis-à-vis des autorités douanières prenait fin.

13. Le Groupe d'experts a noté que les détails de la procédure de décharge dépendaient dans une grande mesure de la législation et des procédures administratives nationales et que celles-ci n'étaient pas prescrites dans la Convention. Il a également remarqué que les procédures de règlement des créances douanières étaient essentiellement une question qui devait être résolue entre la ou les associations garantes nationales et les autorités douanières. Il a toutefois considéré qu'il faudrait faire des efforts au plan international pour faciliter un règlement efficace et rapide des créances, notamment en ce qui concerne les carnets TIR étrangers et fournir la base d'un système efficace de gestion des risques par le régime d'assurance internationale.

i) Définition de la procédure de décharge TIR

14. Le Groupe d'experts a reconnu qu'il fallait avant tout définir clairement la signification du mot "décharge" dans les dispositions suivantes de la Convention (y compris les commentaires) :

	<u>Page du</u> <u>Manuel TIR</u>
Commentaire à l'article 8 (Information aux associations garantes)	41
Article 10, paragraphes 1 et 2	44
Article 10, note explicative 0.10	44
Commentaire sur l'article 10 (Décharge des Carnets TIR)	44
Commentaire à l'article 10 (Autres formes de preuve)	45
Article 11, paragraphes 1 et 2	45
Commentaire sur l'article 11 (Délai)	46
Article 17, paragraphe 2	50
Article 28	56
Article 28, note explicative 0.28	56
Commentaires à l'article 28 (Restitution du Carnet TIR)	56
Commentaires à l'article 42 (Coopération entre autorités douanières)	61
Commentaires sur l'annexe 1 (Décharge des Carnets TIR)	73
Commentaires sur l'annexe 1 (Tampons de douanes sur la souche)	73
Commentaires sur l'annexe 1 (Autres formes de preuve)	74

15. Sur la base de ces considérations, il convenait d'élaborer des définitions précises à incorporer à l'article premier de la Convention pour les termes suivants : "décharge/non-décharge", ["décharge partielle/finale"], "certificat de décharge" et "certificat de décharge obtenu de manière impropre ou frauduleuse". Ces définitions devraient tenir compte des pratiques et des prescriptions juridiques nationales différentes, dont il n'était pas question dans la Convention, qui permettaient de mener à bien une opération de transit TIR dans un pays ou une union douanière, conformément aux dispositions et procédures juridiques et administratives en vigueur.

16. Il a été demandé aux experts participants de fournir au secrétariat des renseignements par écrit sur les pratiques nationales, y compris les données d'expérience découlant du recours à d'autres conventions (Kyoto, ATA ou Conventions d'Istanbul, etc.). Les experts de la République tchèque, de la Turquie et de l'OMC ont été remerciés de la proposition qu'ils avaient faite de transmettre des propositions à titre de contribution à ces définitions.

17. Le Groupe d'experts, notant un grand nombre de divergences dans la terminologie utilisée, en particulier dans la version russe de la Convention, a prié le secrétariat de faire confirmer le plus tôt possible l'authenticité des trois versions de ce texte.

ii) Procédure de décharge recommandée

18. Compte tenu des résultats donnés par la réglementation des procédures de décharge obligatoires des Carnets TIR en vigueur dans la Communauté européenne, le Groupe d'experts a examiné la procédure définie dans le rapport de la première session (TRANS/WP.30/1998/5, par. 22) en tant que base des pratiques recommandées applicables dans toutes les Parties contractantes à la Convention. Il a été demandé au secrétariat de réviser ces procédures en tenant compte des différentes formalités de contrôle nationales telles que l'utilisation de bureaux centraux ou la transmission de la souche No 1 aux bureaux de douane de destination ou de sortie, et des fonctions administratives supplémentaires telles que la vérification des scellés ainsi que de la recommandation concernant la transmission d'informations pour le système de contrôle EDI pour les Carnets TIR et l'utilité d'un système de codage unique applicable aux bureaux de douane.

iii) Procédure d'enquête recommandée

19. Compte tenu des expériences faites avec des règlements sur les procédures d'enquête prescrites pour les Carnets TIR applicables dans la Communauté européenne, le Groupe d'experts a examiné la procédure décrite dans le rapport de sa première session (TRANS/WP.30/1998/5, par. 24) en tant que base des pratiques recommandées applicables dans 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 aussi acceptables.

20. Les experts participants ont été priés de communiquer au secrétariat des informations par écrit sur les pratiques nationales ainsi que d'autres éléments à incorporer dans ces pratiques recommandées, aux fins d'examen par le Groupe d'experts à sa prochaine session.

d) Réduction des délais de notification pour les demandes présentées par la douane

21. Après un échange de vues sur la question, le Groupe d'experts a estimé que, pour le moment, il n'était pas possible de recommander une réduction des délais légaux de notification pour les demandes présentées par la douane (art. 11, par. 1, de la Convention), principalement en raison des structures administratives actuelles des autorités douanières et des associations nationales, ainsi que parce qu'une telle réduction ne dégagerait aucune information supplémentaire permettant une meilleure gestion des risques par les assureurs internationaux. La très grande majorité de ces notifications ne serait pas due à l'absence réelle de décharge, mais à la longueur des procédures administratives nécessaires au renvoi du volet No 2 du Carnet TIR et à son examen par les autorités douanières. Cette position pourrait être modifiée au vu d'expériences qui restent à faire avec le système de contrôle informatique des Carnets TIR, que les autorités douanières n'avaient pas encore bien appris à utiliser, des nouveaux amendements proposés qui devaient entrer en vigueur au début de 1999 dans le cadre de la phase I du processus de révision TIR et des procédures de décharge et d'enquête recommandées plus haut, qui prévoient, par exemple, l'envoi d'un préavis aux associations nationales et aux personnes responsables dans un délai de trois mois avant la décharge du Carnet TIR.

e) Autres formes de preuve admises pour la décharge des Carnets TIR

Documents : TRANS/WP.30/1998/5; TRANS/WP.30/1997/1

22. Faute de temps, l'examen de cette question a été renvoyé à la troisième session.

f) Système de contrôle informatisé des Carnets TIR : Application de la recommandation adoptée le 20 octobre 1995

Documents : TRANS/WP.30/1998/5; TRANS/WP.30/1998/1; TRANS/WP.30/178;  
TRANS/WP.30/AC.2/37, annexe 4

23. Faute de temps, l'examen de cette question a été renvoyé à la troisième session.

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

Document : TRANS/WP.30/1998/5

24. Faute de temps, l'examen de cette question a été renvoyé à la troisième session.

h) Définition de l'expression "titulaire de Carnets TIR"

Documents : TRANS/WP.30/1998/5; TRANS/WP.30/180; TRANS/WP.30/166;  
TRANS/WP.30/162; TRANS/WP.30/R.149; TRANS/WP.30/R.138

25. Faute de temps l'examen de cette question a été renvoyé à la troisième session.

i) Carnet TIR révisé

Documents : TRANS/WP.30/1998/5; TRANS/WP.30/180; TRANS/WP.30/1998/1; document informel No 5; TRANS/WP.30/R.176; TRANS/WP.30/176;  
TRANS/WP.30/172; TRANS/WP.30/166

26. Faute de temps, l'examen de cette question a été renvoyé à la troisième session.

j) Informatisation du système de transit TIR

27. Faute de temps, l'examen de cette question a été renvoyé à la troisième session.

**APPLICATION DE LA PHASE I DU PROCESSUS DE RÉVISION TIR - APPLICATION DU PARAGRAPHE 1 f) v) DE LA PREMIÈRE PARTIE DE L'ANNEXE 9**

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

28. Le Groupe d'experts a rappelé que le Groupe de travail, lors de sa quatre-vingt-dixième session, et le Comité de gestion de la Convention TIR de 1975, lors de sa vingt-quatrième session, avaient rédigé et adopté en principe un commentaire sur l'application des dispositions du paragraphe 1 f) v) de la première partie de l'annexe 9. Le Groupe de travail avait également invité l'Union internationale des transports routiers (IRU) et ses associations membres à transmettre au secrétariat le projet de nouveau contrat général d'assurance, conforme au commentaire adopté et aux dispositions de la Convention révisée, pour examen par le Groupe d'experts lors de sa deuxième session (TRANS/WP.30/180, par. 19 à 23; TRANS/WP.30/AC.2/49, par. 18 à 21).

29. Examinant le contrat d'assurance (TRANS/WP.30/1998/7), le Groupe d'experts a été informé que la législation nationale d'un certain nombre de pays d'Europe centrale et orientale ne permettait pas, aujourd'hui, aux associations nationales de devenir parties à un contrat d'assurance internationale. En outre, la législation nationale d'un certain nombre de Parties contractantes à la Convention interdisait que les dommages intentionnels soient couverts par l'assurance.

30. Pour ces motifs, lors de l'élaboration du projet de contrat général d'assurance, les experts en assurances ont proposé que seule la compagnie d'assurance et l'IRU signent le contrat d'assurance, cette dernière agissant en son nom et en celui de ses associations. Afin de respecter les dispositions de la Convention révisée, il a également été proposé de fournir aux associations nationales un exemplaire authentique et certifié du contrat

général d'assurance et un certificat d'assurance établi par les assureurs internationaux et indiquant le(s) nom(s) de la (les) compagnie(s) d'assurance et celui du bénéficiaire (l'association nationale).

31. Contrairement à l'IRU, le Groupe d'experts a estimé que certaines dispositions du projet actuel de contrat général d'assurance ne sont pas encore conformes à la lettre et à l'esprit de la Convention modifiée (phase I). Cela valait, en particulier, pour le commentaire sur l'application des dispositions du paragraphe 1 f) v) de la première partie de l'annexe 9 adopté par le Comité de gestion de la Convention TIR, qui stipule que le contrat général d'assurance doit être signé par les représentants des assureurs internationaux, de l'IRU et des associations.

32. Afin de ne pas compromettre l'acceptation du contrat général d'assurance par certaines Parties contractantes lorsque la Convention révisée sera entrée en vigueur (probablement le 17 février 1999), le Groupe d'experts a proposé que le Groupe de travail et le Comité de gestion de la Convention TIR de 1975 modifient comme suit ce commentaire contenu dans l'annexe 2 du document TRANS/WP.30/AC.2/49 :

Ajouter la phrase suivante à la fin du paragraphe a) :

"Tant que la législation nationale de l'une des Parties contractantes à la Convention interdira la signature par les associations nationales en tant que parties assurées du contrat général d'assurance, on pourra admettre, exceptionnellement, et pour une période limitée, que le contrat général d'assurance ne soit conclu et signé que par des représentants de l'IRU, agissant en son nom et en celui d'associations membres et de tiers, et que par des représentants des assureurs internationaux. Cette disposition temporaire ne modifie pas les responsabilités des associations de garantie, telles qu'elles sont stipulées dans la Convention."

33. Le Groupe d'experts a fait observer que la proposition d'amendement ci-dessus prévoirait que le contrat général d'assurance conforme à la législation nationale soit signé, soit bilatéralement (par les assureurs internationaux et l'IRU), pour une période limitée, soit trilatéralement (par les assureurs internationaux, l'IRU et les associations nationales).

34. Pour ce qui est du texte du projet de contrat d'assurance contenu dans le document TRANS/WP.30/1998/7, le Groupe d'experts a décidé provisoirement que les modifications suivantes seraient nécessaires du point de vue des douanes pour que le contrat soit conforme à la Convention révisée (phase I) :

#### Article 3 - Objet de la garantie

Mettre provisoirement entre crochets la phrase ci-après : "Sont exclus de la couverture les Carnets TIR tabac et alcool" jusqu'à ce que le Groupe d'experts ait exprimé un avis sur l'extension de la couverture à ce type de carnets.

Article 4 - Conditions de la garantie

Supprimer la référence à la Convention TIR de 1959.

35. Le Groupe d'experts a commencé à débattre de l'article 5 et il a examiné la proposition suivante :

Article 5 - Limite assurée par carnet et par année d'assurance

Il est entendu que la somme maximale assurée par Carnet TIR pourrait être de 50 000 dollars des États-Unis ou l'équivalent en monnaie locale, le taux de change étant fixé à une certaine date dans le passé, au moment de la prise en charge du Carnet TIR concerné par les autorités douanières, ou de toute autre façon convenue entre l'association de garantie et les autorités compétentes d'une Partie contractante. Certains experts ont émis des réserves à cet égard.

36. Faute de temps, l'examen des autres articles du projet de contrat général d'assurance a été renvoyé à la troisième session du Groupe d'experts, en vue d'une mise au point définitive. Le Groupe d'experts a demandé que les éclaircissements par écrit et les propositions d'amendement soient transmis au secrétariat avant le 31 juillet 1998.

**QUESTIONS DIVERSES**

37. Le Groupe d'experts a noté que sa troisième session devait se tenir les 19 et 20 octobre 1998, avant la quatre-vingt-onzième session du Groupe de travail (21-23 octobre 1998). La date limite pour la présentation de documents est fixée au 31 juillet 1998.

**ADOPTION DU RAPPORT**

38. Le Groupe d'experts a adopté le présent rapport sur la base d'un projet établi par le secrétariat.

-----