



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.30/204  
9 décembre 2002

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 DEUXIÈME SESSION**

**(22-25 octobre 2002)**

**TABLE DES MATIÈRES**

	<u>Paragraphe</u> s	<u>Page</u>
Participation .....	1 – 4	3
Élection du bureau.....	5	3
Adoption de l'ordre du jour.....	6	3
Activités d'organes de la CEE-ONU et d'autres organismes de l'ONU intéressant le Groupe de travail.....	7	3
Activités d'autres organisations intéressant le Groupe de travail .....	8 – 12	4
Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, 1982 («Convention sur l'harmonisation») .....	13 – 18	5
Projets de conventions de la CEE-ONU relatives à un régime de transit douanier international pour les marchandises transportées par chemin de fer.....	19 – 23	6
Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets tir (convention tir de 1975).....	24 – 78	7
Prévention de l'utilisation abusive des systèmes de transit douanier par des contrebandiers.....	79	18
Programme de travail pour la période 2003-2007.....	80	19
Questions diverses.....	81 – 83	19
Adoption du rapport .....	84	19

## **RAPPORT**

### **PARTICIPATION**

1. Le Groupe de travail a tenu sa cent deuxième session du 22 au 25 octobre 2002, à Genève.
2. Y ont participé des représentants des pays suivants: Allemagne, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, ex-République yougoslave de Macédoine, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Italie, Iran, Jordanie, Kazakhstan, Lettonie, Lituanie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie, Ukraine et Yougoslavie. Des représentants de la Communauté européenne (CE) étaient présents. Le Président de la Commission de contrôle TIR a également participé à la session.
3. La Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) était représentée ainsi que l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD).
4. Les organisations non gouvernementales ci-après étaient représentées: Union internationale des transports routiers (IRU); Alliance internationale de tourisme/Fédération internationale de l'automobile (AIT/FIA) et Transfrigoroute International.

### **ÉLECTION DU BUREAU**

5. Le Groupe de travail a élu M. Guus Jacobs (Pays-Bas), Président de la session en cours.

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

Document: TRANS/WP.30/203.

6. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat (TRANS/WP.30/203) en ajoutant les questions suivantes au titre du point 6 c) xi) de l'ordre du jour:
  - Escortes douanières imposées aux transporteurs lituaniens au Bélarus;
  - Escortes douanières imposées au Bélarus et en Fédération de Russie.

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

Documents:TRANS/WP.30/2002/26; document informel n° 8 (2002).

7. À sa cent unième session, le Groupe de travail s'était penché sur le thème «transports et sécurité» [document informel n° 8 (2002)]. À sa cent deuxième session il a pris note de la résolution adoptée par l'Organisation mondiale des douanes (OMD) intitulée «Sécurité de la chaîne logistique internationale et facilitation de son fonctionnement» et en particulier la recommandation d'utiliser le code selon le système harmonisé pour l'identification des marchandises (TRANS/WP.30/2002/26). Il a été informé par le représentant de la Commission européenne que la Communauté européenne appuyait activement et sans réserves ladite

résolution. Il a donné des informations sur la prochaine session du groupe d'étude de l'OMC sur la sécurité et la facilitation prévue les 7 et 8 novembre 2002. Le Groupe de travail a décidé de suivre de près les progrès accomplis par l'OMD dans ce domaine et d'examiner à ses sessions ultérieures toutes les questions pertinentes découlant de ces travaux.

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

Documents: TRANS/WP.30/2002/30; TRANS/WP.30/R.179.

8. Le représentant de la Commission européenne a fait savoir au Groupe de travail qu'un nouvel arrangement administratif portant sur des questions comme la définition de la «fin» et de l'«apurement» de la procédure de transit, la notification du principal, les autres moyens de preuve et la procédure d'enquête, etc., avait récemment été adopté pour les régimes de transit communautaire et commun. L'arrangement administratif relatif au régime TIR serait également modifié. En outre, les dispositions de la Communauté applicables à la mise en œuvre ont récemment été modifiées afin d'assurer l'incorporation de la phase II du processus de révision TIR et d'aligner, lorsqu'il y a lieu, les procédures TIR de la Communauté avec celles en place pour les transits communautaire et commun. Ces amendements devraient entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2003. Enfin, le Groupe de travail a été informé que la mise en œuvre du NSTI (Nouveau système de transit informatisé) continuait de bien progresser. Plus de 500 bureaux douaniers à l'intérieur de la Communauté européenne étaient connectés au système et, depuis mai 2000, environ 100 000 mouvements de transit avaient été effectués dans ce cadre.

9. Le représentant de l'AIT/FIA a demandé que les conventions relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers privés et commerciaux soient inscrites à l'ordre du jour de la cent troisième session du Groupe de travail.

10. Après la déclaration de principe présentée par l'IRU à la cent unième session du Groupe de travail, l'IRU a informé le Groupe de travail de ses propositions relatives aux lignes directrices à communiquer au Comité de gestion TIR quant au fonctionnement et au rôle de la Commission de contrôle TIR (TIRExB) et du secrétariat TIR (voir TRANS/WP.30/2002/30). Dans ce contexte, l'IRU a aussi fait référence au document TRANS/WP.30/R.179. Elle a fait valoir qu'une révision du fonctionnement et du rôle de la TIRExB et du secrétariat TIR semblait justifiée compte tenu des quatre années d'expérience et des modifications à la Convention adoptées pendant cette période, ainsi que de la menace que le niveau élevé de fraude faisait peser sur le régime TIR. À ce sujet, l'IRU a déclaré avoir reçu plus de 3 500 demandes de paiement en 2002, depuis le début de l'année jusqu'à la date de la session en cours du Groupe de travail. Le Groupe de travail a par ailleurs été informé que plus de 80 % de l'ensemble des demandes de paiement en attente provenaient de deux Parties contractantes. L'IRU s'est déclarée préoccupée par cette situation, en particulier parce que le groupement d'assureurs opérant jusqu'en 1994 avait à cette époque retiré sa couverture alors que le nombre total de réclamations était inférieur à 600. L'IRU a aussi fait ressortir qu'il importait d'étendre encore l'accord entre l'IRU et la CEE-ONU au nom du Comité de gestion TIR, de sorte que celui-ci porte non seulement sur le transfert de fonds au Fonds d'affectation spéciale CEE-ONU établi par la décision du Comité de gestion TIR, mais aussi sur les responsabilités de l'IRU pour la gestion du système, y compris l'impression et la distribution des carnets TIR et la garantie du système, ainsi que l'examen minutieux du budget de la TIRExB.

11. Un certain nombre de délégations ont estimé que le fonctionnement de la TIRExB, ainsi que le rôle et les responsabilités de l'organisation internationale étaient clairement définis dans la Convention. Plutôt que de réviser les dispositions de la Convention, il faudrait envisager d'examiner comment elles sont appliquées.

12. Après examen approfondi des propositions de l'IRU, le Groupe de travail s'est prononcé en faveur d'une proposition de son Président, selon laquelle ce dernier convoquerait un groupe restreint de «collaborateurs», chargé de faire une étude préliminaire visant à déterminer si la question du fonctionnement et du rôle de la TIRExB et du secrétariat TIR peut être abordée et, dans l'affirmative, à définir selon quelles modalités la question serait traitée. Le Groupe de travail a souligné que toute décision relative à la modification du fonctionnement et du rôle de la TIRExB et du secrétariat TIR relevait de la seule compétence des Parties contractantes à la Convention. Le Président du Groupe de travail a indiqué qu'il entendait convoquer une réunion de ce groupe aux Pays-Bas et y inviter le Président et le Vice-Président du Comité de gestion TIR, le Président de la TIRExB, les représentants de la Fédération de Russie et de la Communauté européenne, ainsi que des représentants de l'IRU et du secrétariat de la CEE-ONU. Le groupe rendrait compte de ses résultats aux prochaines sessions du Groupe de travail et du Comité de gestion TIR.

## **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); Notification dépositaire C.N.672.2002.TREATIES-1.

### **a) État de la Convention**

13. Le Groupe de travail a pris note du fait que Chypre avait adhéré à la Convention avec effet au 1<sup>er</sup> octobre 2002, ce qui portait à 42 le nombre de Parties contractantes.

14. Le représentant de l'Ukraine a informé le Groupe de travail que le Parlement ukrainien s'était prononcé le 4 juillet pour l'adhésion de l'Ukraine à la Convention et déposerait son instrument d'adhésion auprès du Secrétaire général de l'ONU.

15. Le Groupe de travail a été informé que la cinquième session du Comité de gestion de la Convention sur l'harmonisation se tiendrait les 6 et 7 février 2003.

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

Documents: TRANS/WP.30/2002/19; TRANS/WP.30/2001/16; TRANS/WP.30/196; TRANS/WP.30/194; TRANS/WP.30/AC.3/8; TRANS/WP.30/192; TRANS/WP.30/2000/16; TRANS/WP.30/2000/11; documents informels n<sup>os</sup> 19 et 21 (2002).

16. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa dernière session (18 et 20 octobre 2000) le Comité de gestion de la «Convention sur l'harmonisation» avait souscrit aux conclusions générales du Groupe de travail concernant l'élaboration d'une nouvelle annexe 8 à la Convention devant traiter de tous les éléments importants se rapportant à la rationalisation des formalités de passage

des frontières dans le transport routier international de marchandises. À sa quatre-vingt-dix-neuvième session, le Groupe de travail avait examiné le texte de synthèse d'une nouvelle annexe 8 (TRANS/WP.30/2001/16). À sa centième session, il avait noté que des réserves avaient été faites à ce stade par certaines délégations en ce qui concerne les articles 2, 4 et 5 de la nouvelle annexe. À sa cent unième session, le Groupe de travail avait demandé au secrétariat d'engager des consultations avec les Parties contractantes à la Convention en vue d'étudier les solutions possibles aux problèmes en suspens concernant l'adoption de la nouvelle annexe. Ces consultations devraient être menées à bien avant la fin de l'année pour que la version définitive du projet de texte de la nouvelle annexe puisse être rédigée pour la session à venir du Comité de gestion. Au vu de ce qui précède, les Parties contractantes à la Convention étaient convenues de reporter à février 2003 la session suivante du Comité de gestion (TRANS/WP.30/202, par. 19).

17. Le Groupe de travail a pris note des documents informels n<sup>os</sup> 19 et 21 (2002) qui contenaient un questionnaire, établi par le secrétariat de la CEE-ONU, sur la délivrance de visas aux conducteurs professionnels et les premiers résultats de ce questionnaire.

18. Le Groupe de travail a invité toutes les Parties contractantes à reconsidérer soigneusement leur position relative aux dispositions non encore adoptées du nouveau projet d'annexe 8 à la Convention, en particulier les articles 2, 4 et 5, et ce avant la cinquième session du Comité de gestion. À ce sujet, les Parties contractantes ont été invitées à communiquer au secrétariat, dès que possible, leurs observations relatives au nouveau projet d'annexe 8. À la suite de ses consultations avec les Parties contractantes, le secrétariat a été prié d'établir, si nécessaire, de nouvelles propositions, pour examen par le Comité de gestion.

### **PROJETS DE CONVENTIONS DE LA CEE-ONU RELATIVES À UN RÉGIME DE TRANSIT DOUANIER INTERNATIONAL POUR LES MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR CHEMIN DE FER**

Documents: TRANS/WP.30/2002/25; TRANS/WP.30/2002/16; TRANS/WP.30/2002/12; TRANS/WP.30/2002/10; TRANS/WP.30/2002/9; TRANS/2001/10; TRANS/WP.30/194; TRANS/WP.30/2000/17; TRANS/WP.30/164; TRANS/WP.30/R.141; documents informels n<sup>os</sup> 4 et 5 (2002).

19. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa quatre-vingt-seizième session il avait achevé ses travaux sur l'élaboration de deux projets de conventions relatives à un régime de transit douanier international pour les marchandises transportées par chemin de fer: l'une couvrant le champ de la Convention COTIF et l'autre celui de l'Accord SMGS. Comme il l'avait décidé (TRANS/WP.30/192, par. 14 à 21), les deux projets de conventions élaborés à cette fin avaient été transmis par voie diplomatique aux Parties contractantes à la Convention COTIF et à l'Accord SMGS respectivement, en vue de recueillir leur avis sur la démarche suivie et sur les régimes de transit douanier proposés dans ces deux instruments (TRANS/WP.30/198, par. 26).

20. Une réunion spéciale informelle d'experts sur la question du transit douanier dans les transports par chemin de fer sur la base de la lettre de voiture SMGS avait été organisée par le secrétariat le 11 février 2002 pour examiner les réponses communiquées par les Parties contractantes. Il ressort des conclusions de la réunion, telles qu'elles sont présentées dans le

document TRANS/WP.30/2002/12, que les gouvernements et les milieux professionnels souhaiteraient effectivement une harmonisation des régimes de transit douanier s'appliquant aux transports ferroviaires dans la zone SMGS. Toutefois, les propositions d'amendement au projet de convention SMGS sur le transit douanier dans les transports ferroviaires communiquées par les Parties contractantes à l'Accord SMGS, entraîneraient une régression considérable en matière de facilitation par rapport aux dispositions du projet originel établi par le Groupe de travail et aux dispositions en vigueur pour la Convention COTIF dans les systèmes de transit commun et communautaire.

21. À sa cent unième session, le Groupe de travail avait examiné, en tant que mesure préliminaire de facilitation, un projet de résolution établi par le secrétariat et recommandant aux Parties contractantes à l'Accord SMGS d'utiliser la lettre de voiture SMGS comme déclaration de transit douanier pour le transport de marchandises par chemin de fer (TRANS/WP.30/2002/16). Le Groupe de travail avait considéré que le projet était important pour faciliter ce transit et avait prié le secrétariat de tenir des consultations avec ces Parties contractantes afin que le texte définitif du projet puisse être établi et adopté à la cent deuxième session (TRANS/WP.30/202, par. 22).

22. Le Groupe de travail a examiné un projet de résolution révisé, établi par le secrétariat à la suite de ses consultations avec les Parties contractantes à l'Accord SMGS (TRANS/WP.30/2002/25) et l'a adopté en tant que résolution n° 50, tel qu'il est reproduit à l'annexe 1. Après la session en cours du Groupe de travail, le Secrétaire exécutif de la CEE-ONU écrira aux Parties contractantes à l'Accord SMGS pour les prier de faire savoir à la CEE-ONU si elles acceptent la résolution.

23. Soulignant que la résolution adoptée était une mesure préliminaire de facilitation, le Groupe de travail a demandé au secrétariat de s'efforcer de mettre sous forme finale, dès que possible, le projet de convention relative à un régime de transit douanier international pour les marchandises transportées par chemin de fer, dans la zone SMGS, et ce en étroite coopération avec les Parties contractantes à l'Accord SMGS ainsi qu'avec l'OSJD. À ce sujet, il faudrait dûment s'intéresser à la facilitation du transit des marchandises en transit entre les Parties contractantes à l'Accord SMGS et à la Convention COTIF, ainsi qu'à l'harmonisation de la codification des marchandises entre les deux systèmes.

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

Documents: ECE/TRANS/17 et Amend.1 à 22; édition 2002 du Manuel TIR (Convention TIR de 1975) (<http://tir.unece.org>).

### **a) État de la Convention**

Documents: TRANS/WP.30/AC.2/67, annexe 1; (<http://tir.unece.org>); Notification dépositaire C.N.1063.2002.TREATIES-1.

24. Le Groupe de travail a pris note de l'adhésion de la Mongolie à la Convention avec effet au 1<sup>er</sup> avril 2003. Selon les informations fournies par l'IRU, des opérations TIR devraient pouvoir être menées avec la Mongolie à partir de l'été 2003.

25. Le Groupe de travail a été informé que la Convention TIR de 1975 comptait 64 Parties contractantes. Selon les informations fournies par l'IRU, des opérations TIR étaient possibles avec 52 d'entre elles. La liste complète des Parties contractantes à la Convention et la liste des pays avec lesquels peut être établie une opération TIR figurent dans l'annexe 1 du rapport du Comité de gestion TIR sur sa trente-troisième session (TRANS/WP.30/AC.2/67, annexe 1).

26. Des informations constamment mises à jour sur la portée de la Convention et les notifications depositaires pertinentes sont disponibles sur le site Web TIR de la CEE-ONU: <http://tir.unece.org>.

**b) Révision de la Convention**

**i) Mise en œuvre de la phase II du processus de révision TIR et exemples de meilleures pratiques**

Documents: ECE/TRANS/17/Amend.21 et 22.

27. Le Groupe de travail a été informé de l'état d'avancement de la mise en œuvre par les Parties contractantes des phases I et II du processus de révision TIR grâce aux renseignements fournis au secrétariat par les Parties contractantes en réponse à la demande que celui-ci leur avait adressée le 24 juillet 2002. Le Groupe de travail a invité toutes les Parties contractantes à communiquer au secrétariat dès que possible les renseignements demandés. Le Groupe de travail a pris note des renseignements fournis par l'IRU selon lesquels, dans certaines Parties contractantes, les dispositions adoptées dans le cadre de la phase I du processus de révision TIR n'ont pas été adoptées, publiées ou traduites dans les langues nationales, ce qui entraînait des difficultés pour toutes les parties en jeu. Le secrétariat de la CEE-ONU a informé le Groupe de travail que, selon les renseignements qu'il avait reçus, la publication des amendements à la Convention n'était pas toujours nécessaire dans les Parties contractantes.

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

Documents: TRANS/WP.30/2002/20; TRANS/WP.30/2002/17; TRANS/WP.30/2002/15; TRANS/WP.30/2002/11; TRANS/WP.30/2002/7; TRANS/WP.30/2001/19; TRANS/WP.30/2001/18; TRANS/WP.30/2001/15; TRANS/WP.30/2001/13; TRANS/WP.30/2001/12; TRANS/WP.30/2001/11; TRANS/WP.30/2001/9; TRANS/WP.30/2001/8; TRANS/WP.30/2001/6; TRANS/WP.30/2001/5; document informel n° 20 (2002); documents informels n°s 12 à 15 (2001); documents informels n°s 1 et 7 à 8 (2000); document informel n° 5 (1997).

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



- Révision du carnet TIR, y compris l'incorporation de données supplémentaires (numéro d'identification, code selon le Système harmonisé, valeur des marchandises, etc.);
  - Augmentation du nombre de lieux de chargement et de déchargement sous scellement douanier;
  - Possibilités de réduction des délais légalement prescrits pour notifier le non-apurement des carnets TIR;
  - Utilisation des nouvelles technologies dans les opérations TIR, y compris en vue de réduire le délai de notification en cas de non-apurement.
- Révision du carnet TIR

29. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa quatre-vingt-dix-huitième session il avait discuté de manière approfondie de l'utilité d'inclure des éléments de données supplémentaires dans le carnet TIR. Il avait jugé que l'inclusion de ces éléments pourrait être utile dans le contexte des procédures de recouvrement des sommes dues et de la facilitation des formalités douanières ultérieures (TRANS/WP.30/196, par. 35 à 40). À sa centième session, le Groupe de travail avait pris note du rapport final du sous-groupe de la Commission européenne pour les données (document informel n° 2 (2002)). Les conclusions du rapport à ce moment-là ne semblaient généralement pas favorables à l'inclusion de données supplémentaires dans le cadre des systèmes de transit communautaire et de transit commun (TRANS/WP.30/200, par. 37). À sa cent unième session, le Groupe de travail avait examiné les résultats de l'enquête effectuée par le secrétariat sur les documents nécessaires aux fins des opérations TIR (TRANS/WP.30/2002/15). L'enquête avait montré que la majorité des autorités douanières qui avaient communiqué des réponses avaient besoin d'informations en plus de celles qui figuraient sur le carnet TIR pour pouvoir suivre et contrôler les opérations TIR. Par suite, le Groupe de travail avait demandé au secrétariat d'établir pour sa prochaine session des propositions concernant les meilleures pratiques touchant les prescriptions documentaires dans le cadre du régime TIR (TRANS/WP.30/202, par. 36).

30. Le Groupe de travail a pris note du document informel n° 20 (2002) sur les meilleures pratiques concernant les documents requis au cours d'un transport TIR que le secrétariat avait rédigé en se fondant sur les dispositions de la Convention de Kyoto révisée. Il a demandé au secrétariat de préparer un exemple des meilleures pratiques pour examen à sa session suivante.

- Augmentation du nombre de lieux de chargement et de déchargement

31. À sa centième session, le Groupe de travail avait poursuivi l'examen du document TRANS/WP.30/2001/19, établi par le secrétariat, qui proposait trois solutions pour augmenter le nombre de lieux de chargement et de déchargement (TRANS/WP.30/200, par. 41 et 42). À sa cent unième session, le Groupe de travail avait examiné le document TRANS/WP.30/2002/17, établi par le secrétariat, où était exposé un scénario prévoyant jusqu'à six lieux de chargement et de déchargement et présentant une description du flux de documents conforme aux procédures douanières nationales pour l'administration du chargement/déchargement partiel. Le Groupe de travail est convenu que le secteur des transports souhaitait une augmentation du nombre de lieux

de chargement et de déchargement prévu dans la Convention TIR. Il est également convenu que la recherche d'une solution pratique permettant d'augmenter le nombre de lieux de chargement et de déchargement à court terme devrait rester du ressort de la Commission de contrôle TIR (TIRExB), conformément au mandat donné par le Comité de gestion TIR. Le Groupe de travail devrait se concentrer sur la recherche d'une solution plus durable. Le Groupe de travail avait demandé au secrétariat d'établir, pour sa prochaine session, un document qui porterait sur les incidences à l'échelle tant nationale qu'internationale d'un scénario prévoyant six bureaux de douane de chargement et de déchargement et contiendrait également une analyse des conséquences juridiques dudit scénario. Il lui a aussi demandé de rédiger des propositions tendant à modifier la Convention (TRANS/WP.30/202, par. 39).

32. Le Groupe de travail a examiné le document TRANS/WP.30/2002/20, établi par le secrétariat, qui contenait une proposition d'amendement de la Convention visant à faire passer le nombre de lieux de chargement et de déchargement de quatre à six.

33. Le Président de la TIRExB a informé le Groupe de travail que cette dernière avait décidé en principe et à titre provisoire que l'utilisation de deux carnets TIR consécutifs lors des voyages nécessitant plus de quatre lieux de chargement et de déchargement était conforme aux dispositions de la Convention si certaines conditions étaient remplies, par exemple le franchissement d'une frontière, ou l'accomplissement de formalités douanières. Afin de mieux définir le double rôle du bureau de douane, qui doit, dans ces cas-là, à la fois mettre fin à l'opération visée par le premier carnet TIR et en ouvrir un second, la TIRExB avait chargé le secrétariat d'établir un projet de note explicative pour examen à la prochaine session du Groupe de travail.

34. Le Groupe de travail a estimé que les deux propositions (la solution provisoire et la solution durable) devraient être examinées en même temps lors de sa prochaine session. Il a demandé à toutes les Parties contractantes de faire connaître au secrétariat leur avis sur la question avant ladite session.

– Possibilités de réduction des délais légalement prescrits pour notifier le non-apurement des carnets TIR

35. Le Groupe de travail a pris note d'une demande émanant de l'IRU, qui souhaiterait que puisque, pour l'heure, il n'était pas possible de réduire les délais de notification légalement prescrits, on rappelle le paragraphe 2 de la résolution n° 49, en date du 3 mars 1995, qui stipulait que «... les Parties contractantes devraient instaurer des procédures accélérées d'apurement et de recherche pour les marchandises sensibles.».

36. Étant donné que, pour l'heure, il ne semble pas possible de réduire les délais de notification légalement prescrits, le Groupe de travail a décidé de supprimer ce point de l'ordre du jour de ses sessions futures.

– Utilisation des nouvelles technologies

37. Le Groupe de travail a été informé que la deuxième session du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR se tiendrait les 14 et 15 novembre 2002, à Prague. Le Groupe de travail a pris note de l'ordre du jour de

cette réunion (EXG/COMP/2002/4) et a été informé de ses principaux objectifs, à savoir: 1) analyser les éléments de données contenus dans l'actuel carnet TIR, 2) concevoir des organigrammes et 3) définir les acteurs intervenant dans le régime TIR. Les résultats de cette réunion devraient permettre aux experts d'entamer la conception d'un ensemble de messages électroniques. L'ordre du jour et les documents de la réunion peuvent être consultés sur le site Web TIR de la CEE-ONU à l'adresse suivante:

[http://www.unece.org/trans/new\\_tir/adhocinf/adhocinformal.htm](http://www.unece.org/trans/new_tir/adhocinf/adhocinformal.htm).

38. L'IRU a réaffirmé ses préoccupations quant aux travaux et objectifs du Groupe d'experts dont il avait fait état à la cent unième session du Groupe de travail (TRANS/WP.30/202, par. 43). Le secrétariat a informé le Groupe de travail que le mandat et les objectifs du Groupe d'experts avaient été clairement définis et adoptés par le Groupe de travail à sa quatre-vingt-dix-neuvième session (TRANS/WP.30/198, par. 65 à 68).

c) **Application de la Convention**

i) **Règlement des demandes de paiement**

Documents: TRANS/WP.30/202; TRANS/WP.30/2002/29.

39. Le Groupe de travail a été informé par l'IRU que la prochaine session de la Cour d'arbitrage, instituée afin d'obtenir le règlement des demandes de paiement présentées par les autorités douanières aux anciens assureurs de la chaîne de garantie internationale qui avaient dénoncé leurs contrats avec l'IRU à la fin de 1994 se tiendrait en novembre 2002. Depuis sa création, la Cour d'arbitrage avait été saisie d'environ 6 000 cas. Dans la même période, il y avait eu annulation ou paiement pour environ 2 000 cas. Sur à peu près 4 000 cas qui restaient, la Cour en avait traité 3 500, pour lesquels la garantie des assureurs avait été confirmée. Pour les environ 500 autres cas, aucune décision n'avait encore été prise. Les assureurs ont demandé à la chaîne de garantie de maintenir l'opposition formée contre ces demandes de paiement.

40. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat des premiers résultats du questionnaire envoyé par la TIRExB à toutes les autorités douanières pour obtenir des renseignements sur les demandes de paiement recensées entre 1999 et 2001. Le secrétariat avait reçu des renseignements émanant de 70 % des Parties contractantes. Pendant la période de trois ans considérée, le nombre total de demandes de paiement dans ces pays s'était élevé à environ 3 300 (pour une valeur totale de 74 millions de dollars É.-U.), dont seulement environ 700 avaient été réglées (soit 15 % de la valeur totale). Les résultats du questionnaire avaient aussi confirmé l'augmentation spectaculaire des demandes de paiement présentées par les autorités douanières pendant la période considérée: 19 millions de dollars en 1999, 15 millions de dollars en 2000 et 40 millions de dollars en 2001. Seulement 0,04 % de tous les carnets TIR délivrés pendant la période considérée avaient fait l'objet de demandes de paiement, pour un montant moyen de 22 000 dollars.

41. Le Président de la TIRExB a informé le Groupe de travail que cette dernière avait examiné les premiers résultats du questionnaire. La TIRExB avait estimé que ces résultats laissaient apparaître une très dangereuse tendance, à savoir une forte augmentation des cas de fraudes et, en conséquence une augmentation spectaculaire des demandes de paiement présentées par les autorités douanières, ainsi qu'une forte concentration de ces demandes dans certaines zones

géographiques. De l'avis de la TIRExB, cette tendance pourrait faire peser une sérieuse menace sur le fonctionnement du système international de garantie des carnets TIR.

42. Le Groupe de travail a pris note de la réaction de la Fédération de Russie à la déclaration faite par l'IRU lors de la cent unième session (TRANS/WP.30/2002/29). Il a pris acte des mesures prises par les autorités russes pour prévenir et mettre en évidence les fraudes ainsi que des résultats positifs de ces mesures, notamment la diminution spectaculaire du nombre d'infractions en Fédération de Russie. Pour l'heure, le taux moyen de demandes de paiement adressées à la chaîne de garantie TIR est de 0,01 %. D'autre part, la délégation russe a dit qu'elle était vivement préoccupée par le fait que le système de garantie TIR avait en réalité refusé d'honorer des demandes soumises par les autorités douanières russes pour un montant de 60 millions de dollars. Elle a déclaré que le mauvais fonctionnement de la chaîne internationale de garantie portait gravement atteinte aux intérêts économiques de la Fédération de Russie et mettait en danger l'application de la Convention TIR dans ce pays.

43. L'IRU a indiqué qu'elle souhaitait coopérer avec la Commission douanière nationale (SCC) de la Fédération de Russie pour faire passer le taux d'infraction, qui était alors de 1 % des carnets utilisés en Fédération de Russie, à près de 0,02 %, c'est-à-dire le taux enregistré dans la majorité des Parties contractantes à la Convention TIR.

**ii) Rétablissement de la garantie pour les marchandises sensibles et autres marchandises exclues**

Documents: TRANS/WP.30/202; TRANS/WP.30/AC.2/2000/1.

44. Le Groupe de travail a pris note de la demande du représentant de l'une des associations garantes allemandes, qui souhaitait que, puisque rien n'avait été dit à propos de ce point de l'ordre du jour et que personne ne semblait demander le rétablissement de la garantie pour les marchandises sensibles et autres marchandises exclues sur le territoire de la Communauté européenne, ce point ne soit pas, pour l'heure, inscrit à l'ordre du jour des prochaines sessions du Groupe de travail.

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

45. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat des activités menées par l'équipe de travail SafeTIR depuis juin 2002. L'équipe de travail SafeTIR servait d'intermédiaire entre les autorités douanières, les associations nationales et l'IRU, dans plusieurs pays, pour résoudre les problèmes pratiques s'opposant au bon fonctionnement du système SafeTIR au niveau national. Des progrès avaient été faits et les membres de l'équipe de travail restaient convaincus que leur rôle d'intermédiaire contribuait à l'amélioration souhaitable du système SafeTIR à long terme. Par ailleurs, l'équipe de travail avait envoyé une lettre d'information à un certain nombre de pays qui avaient fait savoir soit qu'ils n'avaient pas encore accès au système Cutewise soit qu'ils rencontraient des problèmes pour l'utiliser (notamment à cause des pare-feu). L'équipe de travail avait instamment prié les autorités des pays concernés de se mettre en rapport avec l'IRU. L'équipe de travail avait décidé d'analyser des données SafeTIR précises (données aux niveaux régional et local qui seraient communiquées par l'IRU) car elle était persuadée qu'une approche ciblée l'aiderait à atteindre l'objectif d'une véritable amélioration du fonctionnement du système.

Tant le secrétariat TIR que l'IRU ont réaffirmé l'importance qu'ils attachaient aux travaux de l'équipe de travail.

46. Le Groupe de travail a demandé à l'équipe de travail de se pencher sur la question de savoir si les données supplémentaires figurant dans la base de données de l'IRU, base très utile aux autorités douanières ne bénéficiant pas encore du système Cutewise, par exemple le numéro d'identification du titulaire du carnet TIR, pourraient aussi être mises à la disposition des autorités douanières.

47. Ayant rappelé l'importance cruciale de son système de contrôle des carnets TIR (SafeTIR) pour permettre aux associations émettrices et garantes ainsi qu'à l'IRU de s'acquitter de leurs obligations respectives, l'IRU a informé le Groupe de travail d'une proposition concernant des amendements à la Convention à cet égard, proposition qui, selon les informations dont elle disposait, serait communiquée par le Gouvernement letton.

**iv) Mesures visant à réduire le nombre de carnets TIR perdus, volés ou falsifiés**

Document: TRANS/WP.30/202; (<http://tir.unece.org>); document informel n° 22 (2002).

48. Le Groupe de travail a pris note des renseignements contenus dans le document informel n° 22 (2002) concernant l'introduction d'une nouvelle version du carnet TIR. Il a regretté qu'il ait été une fois de plus nécessaire de modifier la présentation du carnet TIR et il a demandé à l'IRU de tout faire pour réduire, dès que possible, le nombre de versions différentes du carnet TIR en circulation. Le secrétariat a été prié de faire traduire en français et en russe les renseignements contenus dans le document informel n° 22 (2002).

**v) Conseils sur les contrôles douaniers et la facilitation du commerce**

Documents: TRANS/WP.30/2002/21; TRANS/WP.30/2002/13; TRANS/WP.30/2002/1.

49. Le Groupe de travail a examiné la proposition révisée d'amendement au commentaire relatif à l'article 47 de la Convention, présenté dans le document TRANS/WP.30/2002/21. Il a adopté le commentaire figurant à l'annexe 2 du présent rapport et décidé de le transmettre au Comité de gestion pour qu'il l'entérine à sa trente-quatrième session, en février 2003.

50. Le représentant de la Commission européenne a fait savoir que la Communauté suivrait de près l'application de ce commentaire. Elle se réservait le droit de revenir sur la question et de demander une modification de la Convention au cas où des restrictions douanières supplémentaires non autorisées au titre de la Convention continueraient d'être appliquées par des Parties contractantes.

**vi) Propositions d'amendement concernant les dispositions techniques de la Convention**

Documents: TRANS/WP.30/2002/27; TRANS/WP.30/2002/22; TRANS/WP.30/2002/14; TRANS/WP.30/2002/3; TRANS/WP.30/2002/4; TRANS/WP.30/2002/5.

51. Le Groupe de travail a rappelé la proposition d'amendement à la Convention communiquée par le Comité de liaison de la construction de carrosseries et de remorques

(CLCCR) dans le document TRANS/WP.30/2002/3 et visant à mieux définir les caractéristiques de la plaque TIR.

52. À sa cent unième session, le Groupe de travail a examiné un document, établi par le secrétariat, contenant trois propositions relatives à une nouvelle présentation de la plaque TIR (TRANS/WP.30/2002/14). Le Groupe de travail a estimé que ces propositions pourraient compliquer les procédures de fabrication et a demandé au secrétariat d'établir une proposition révisée (TRANS/WP.30/202, par. 58).

53. Le Groupe de travail a examiné la proposition du secrétariat tendant à remplacer, dans l'annexe 5 de la Convention, le commentaire actuel sur le modèle de la plaque TIR par une nouvelle version, figurant dans le document TRANS/WP.30/2002/22. Le Groupe de travail a adopté le commentaire figurant à l'annexe 2 du présent rapport et a décidé de le transmettre au Comité de gestion pour qu'il l'adopte à sa trente-quatrième session en février 2003.

54. Le Groupe de travail a examiné le document TRANS/WP.30/2002/27 contenant des informations sur un câble à fibre optique intégrée qui, utilisé comme câble TIR, pourrait offrir une protection accrue contre l'effraction et l'accès non autorisé au compartiment réservé au chargement et permettrait de mieux contrôler à distance l'intégrité du chargement grâce à une connexion au système GPS. Le représentant de l'Association hongroise du transport routier (ATRH) a informé le Groupe de travail que les autorités douanières hongroises avaient examiné les renseignements communiqués par le fabricant et avaient estimé que ce câble n'était pas conforme à la description figurant dans l'annexe 2 de la Convention. Le Groupe de travail, estimant que ce type de produit pourrait contribuer utilement à l'amélioration du contrôle par les douanes des compartiments réservés au chargement scellés, a demandé au secrétariat d'inviter le fabricant à faire une démonstration de ce câble à sa prochaine session.

#### **vii) Mesures nationales de contrôle en Fédération de Russie**

Documents: TRANS/WP.30/202; TRANS/WP.30/200; TRANS/WP.30/198;  
(<http://tir.unece.org>).

55. À sa quatre-vingt-dix-neuvième session, le Groupe de travail avait été informé par les représentants de la Communauté européenne et de la Finlande de problèmes causés par l'adoption de nouveaux règlements de transit pour certaines marchandises en Fédération de Russie. Le représentant de la Fédération de Russie lui avait donné des informations sur l'objectif général de ces nouveaux règlements. Le Groupe de travail avait demandé à la Commission de contrôle TIR d'étudier si ces nouveaux règlements étaient compatibles avec les dispositions de la Convention TIR (TRANS/WP.30/198, par. 101 à 103).

56. À sa centième session, le Groupe de travail avait noté que la TIRExB avait informé les autorités douanières russes qu'elle jugeait les mesures spéciales prises à cet égard par la Fédération de Russie incompatibles avec les dispositions et l'esprit de la Convention TIR (TRANS/WP.30/200, par. 92). À sa cent unième session, il avait été informé par le Président de la TIRExB que la Commission douanière nationale de la Fédération de Russie avait indiqué que les avis de la TIRExB seraient dûment pris en considération, mais que, pour l'heure, les mesures en question resteraient en vigueur (TRANS/WP.30/200, par. 92 et 93).

57. Le Président de la TIRExB avait aussi informé le Groupe de travail que la TIRExB avait examiné le décret n° 1132 de la Commission douanière nationale de la Fédération de Russie donnant la possibilité aux importateurs de certaines marchandises sensibles (essentiellement du matériel électronique) de faire une déclaration douanière «préliminaire» et de payer à l'avance les droits de douane et taxes avant que ces marchandises transportées selon le régime TIR n'arrivent à la frontière russe. La TIRExB estimait que cette mesure n'était pas conforme à l'esprit et à la lettre de la Convention TIR parce qu'elle imposerait des garanties qui s'ajouteraient à celle qui était prévue dans le cadre du régime TIR. Le Président de la TIRExB avait aussi indiqué au Groupe de travail que la TIRExB avait fait savoir à la Commission douanière nationale qu'elle ne jugeait pas le décret n° 1132 conforme aux dispositions de la Convention. La Commission douanière nationale avait en revanche estimé en revanche que le décret ne portait atteinte ni aux dispositions ni à l'esprit de la Convention TIR et était conforme aux dispositions de la Convention de Kyoto révisée.

58. Le Groupe de travail a noté que les décisions prises par la TIRExB en vertu de son mandat ne semblaient pas pleinement appliquées dans toutes les Parties contractantes. On a fait observer que cette question devrait être abordée par le Comité de gestion.

59. Le Président de la TIRExB a également donné des informations sur un nouveau décret pris par la Commission douanière nationale concernant les biens qui pénètrent sur le territoire russe par les régions du Nord-Est, du Centre et du Sud et qui le quittent par ses frontières méridionales (décret n° 744). La TIRExB a estimé que ce décret était conforme aux dispositions de la Convention. Des informations pertinentes sur ces deux décrets peuvent être obtenues sur le site Web TIR de la CEE-ONU: [www.unece.org/trans/new\\_tir/tir/morenews.htm](http://www.unece.org/trans/new_tir/tir/morenews.htm). Le Groupe de travail a été informé par le représentant de la Fédération de Russie que le décret n° 744 avait été rédigé par la Commission douanière nationale, conformément à l'article 42 *bis* de la Convention, afin de stabiliser l'utilisation du régime TIR en Fédération de Russie.

60. Le Groupe de travail a pris note des informations de l'IRU selon lesquelles les transporteurs avaient souvent du mal à comprendre pleinement les modalités d'application des décrets pris par la Commission douanière nationale. L'IRU a invité la Commission à publier, à l'intention des douaniers comme des opérateurs TIR, un guide sur la mise en œuvre de la Convention en Fédération de Russie.

### **viii) Marchandises pondéreuses ou volumineuses**

Documents: TRANS/WP.30/2002/23; TRANS/WP.30/2002/8.

61. À sa centième session, le Groupe de travail avait examiné le document TRANS/WP.30/2002/8, contenant une proposition du secrétariat, et avait décidé de supprimer les deux dernières phrases du commentaire relatif à l'application de l'article 3 de la Convention. Il avait également décidé de lancer un débat plus général sur les procédures de transport des marchandises pondéreuses ou volumineuses au cours de l'une de ses sessions ultérieures (TRANS/WP.30/200, par. 69 à 73).

62. Le Groupe de travail a examiné le document TRANS/WP.30/2002/23, qu'avait établi le secrétariat et qui contenait une proposition de commentaire relatif à l'article 17 sur le nombre de carnets TIR requis pour le transport de cargaisons hétérogènes comprenant à la fois des

marchandises normales et des marchandises pondéreuses ou volumineuses. Toutefois, il a été obligé de différer l'adoption de la proposition parce que les versions française et russe n'étaient pas disponibles au moment de l'examen du rapport.

63. Le Groupe de travail a prié le secrétariat de rédiger, en vue de son inclusion dans le Manuel TIR, un commentaire selon lequel chaque fois que des carnets TIR seraient utilisés, soit successivement (par exemple pour des parcours avec plus de quatre bureaux de douane de départ et de destination) soit parallèlement (par exemple pour des cargaisons hétérogènes comprenant à la fois des marchandises normales et des marchandises pondéreuses ou volumineuses), il faudrait insérer dans chacun d'eux des renvois aux numéros des autres carnets TIR utilisés.

**ix) Inclusion dans le certificat d'agrément d'informations sur l'emplacement et le nombre des scellements**

Document: TRANS/WP.30/2002/24.

64. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa quatre-vingt-dix-neuvième session le représentant des Pays-Bas avait demandé au Groupe de travail d'examiner la question de savoir s'il fallait indiquer sur le certificat d'agrément d'un véhicule routier, dont le modèle figurait à l'annexe 4 de la Convention TIR, l'emplacement précis et le nombre exact des scellements douaniers placés sur le compartiment réservé au chargement (TRANS/WP.30/198, par. 108). À sa centième session, le Groupe de travail avait pris note d'un commentaire relatif à la note explicative 2.2.1 b) de l'annexe 2 de la Convention, recommandant que le nombre de scellements soit indiqué à la rubrique 5 du certificat d'agrément et, le cas échéant, qu'un schéma soit joint audit certificat. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'étudier comment l'on pourrait incorporer des règles obligatoires à ce sujet dans la Convention (TRANS/WP.30/200, par. 89 et 90).

65. Le Groupe de travail a examiné une proposition, rédigée par le secrétariat, visant à ajouter une nouvelle note explicative aux annexes 2 et 7, *mutatis mutandis*, de la Convention en ce qui concerne l'inclusion obligatoire dans le certificat d'agrément d'un véhicule routier d'informations sur l'emplacement précis et le nombre exact des scellements sur le compartiment réservé au chargement (TRANS/WP.30/2002/24). Le Groupe de travail a noté que la proposition s'appliquerait aussi à l'annexe 4 et qu'il faudrait inclure dans la note une disposition d'application afin qu'il ne soit pas nécessaire de modifier les certificats d'agrément déjà délivrés. Il a demandé au secrétariat de rédiger pour les prochaines sessions du Groupe de travail et du Comité de gestion un document commun contenant une proposition révisée fondée sur les considérations ci-dessus.

**x) Manuel TIR**

Documents: Document CEE-ONU; (<http://tir.unece.org>).

66. Le Groupe de travail a noté que le Manuel TIR avait été mis à jour par le secrétariat dans les versions anglaise, chinoise, française et russe et qu'il était prévu que la version allemande soit disponible avant la fin de 2002. Un nombre limité de volumes cartonnés du Manuel sont disponibles au secrétariat. Le texte complet du Manuel TIR peut être consulté sur le site Web TIR de la CEE-ONU ([www.unece.org/trans/new\\_tir/welctir.htm](http://www.unece.org/trans/new_tir/welctir.htm)).



67. Le secrétariat a invité les Parties contractantes à lui communiquer les adresses de sites Web sur lesquels le texte du Manuel TIR peut être lu dans leurs langues.

**xi) Questions diverses**

– Escortes douanières imposées aux transporteurs lituaniens au Bélarus

68. Le Groupe de travail a été informé par le représentant des autorités douanières lituaniennes des problèmes rencontrés au Bélarus parce que les autorités douanières de ce pays imposaient des escortes douanières à tous les transporteurs lituaniens. Cette obligation ne pouvait être supprimée qu'en cas de règlement des demandes de paiement formulées par les autorités douanières pour les infractions commises par des transporteurs lituaniens. Le Gouvernement lituanien a estimé que les mesures prises par le Bélarus n'étaient pas conformes aux dispositions de la Convention et a demandé aux autorités douanières de ce pays d'engager un dialogue pour régler la question. Il a en outre appelé la chaîne internationale de garantie à honorer ses obligations de donner suite aux demandes de paiement légitimes formulées par les autorités douanières du Bélarus.

69. Le Groupe de travail a été informé par le représentant du Bélarus qu'il n'avait pas été possible d'appliquer l'article 38 de la Convention aux personnes directement responsables parce que les entreprises concernées avaient disparu. Le Gouvernement bélarussien avait engagé un dialogue pour régler les problèmes avec la Lituanie au niveau bilatéral, mais il lui manquait encore certains documents pour aller de l'avant. Le Gouvernement bélarussien a appuyé la demande faite par le Gouvernement lituanien pour que la chaîne internationale de garantie honore ses obligations.

70. Le Président de la TIRExB a informé le Groupe de travail qu'il avait été demandé à celle-ci de fournir une assistance dans ce domaine. En principe, la TIRExB estimait que le fait d'imposer systématiquement des escortes douanières aux transporteurs d'un pays donné n'était pas conforme à l'article 23 de la Convention et a donc recommandé aux autorités douanières bélarussiennes de ne plus appliquer de telles mesures nationales de contrôle. La TIRExB avait formulé les recommandations suivantes pour régler le différend: a) les parties devraient s'abstenir d'adopter des mesures correctives unilatérales susceptibles d'aggraver le différend; b) les parties devraient appliquer les dispositions existantes de la Convention concernant l'exclusion des fraudeurs du bénéfice du régime TIR; c) l'accès au régime TIR en Lituanie devrait être revu. La TIRExB estimait aussi que la chaîne internationale de garantie devait honorer toutes les demandes de paiement légitimes.

71. Le Groupe de travail a encouragé la Lituanie et le Bélarus à rechercher, avec l'assistance de la TIRExB, un moyen de régler immédiatement la question.

72. L'IRU a confirmé qu'elle donnerait suite à toutes les demandes en fonction des décisions des tribunaux nationaux compétents.

– Escortes douanières imposées au Bélarus et en Fédération de Russie

73. Le représentant de la Suisse a informé le Groupe de travail des problèmes que les transporteurs suisses rencontraient aux bureaux de douane d'entrée au Bélarus et en Fédération

de Russie. Des transporteurs suisses qui transportaient des marchandises sous couvert de carnets TIR pour un montant total de droits et taxes supérieur à 50 000 dollars ont été obligés d'utiliser des escortes douanières. Les frais prélevés pour ces escortes, dont il a été dit qu'ils pouvaient aller jusqu'à 5 200 dollars en Fédération de Russie pour un transport vers Moscou, les temps d'attente pour l'organisation de ces escortes (jusqu'à une semaine) ainsi que les frais de stationnement à payer pendant ces périodes ont été jugés excessifs.

74. Le représentant de la Commission européenne a fourni des informations concernant un rapport établi par l'ambassade d'Autriche à Moscou, qui formulait les mêmes conclusions que la délégation suisse. L'IRU a indiqué qu'elle avait reçu des informations similaires.

75. Le représentant du Bélarus a indiqué que les frais d'escorte au Bélarus étaient de 0,7 dollar par kilomètre pour le premier camion et de 0,3 dollar par kilomètre pour les suivants.

76. Le représentant de la Fédération de Russie a déclaré que sa délégation était prête à aborder les problèmes spécifiques rencontrés si des informations concrètes étaient données sur les cas susmentionnés. Les frais d'escorte pour les véhicules ne dépassaient généralement pas 180 dollars.

77. Le Groupe de travail a noté que la TIRExB avait réalisé une étude des dispositions relatives aux escortes dans les Parties contractantes sur la base des renseignements communiqués par les autorités douanières nationales. Afin de comparer les résultats de l'étude avec l'expérience pratique des transporteurs, la TIRExB avait demandé à l'IRU d'effectuer aussi une étude parmi ses membres. La TIRExB n'avait pas encore reçu les renseignements de l'IRU. Le Groupe de travail a encouragé l'IRU à fournir les renseignements demandés à la TIRExB dans les plus brefs délais.

78. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat des résultats d'un séminaire régional TIR qui avait été organisé à l'intention des États baltes à Riga (Lettonie) les 3 et 4 octobre 2002. Ce séminaire avait été axé sur les problèmes spécifiques rencontrés dans la région tels que l'accès contrôlé et la lutte contre les organisations criminelles qui utilisaient le régime TIR à des fins illégales. Le secrétariat a aussi donné des informations sur un séminaire consacré aux transports internationaux en transit qui avait été organisé à Kunming (Chine) par la Commission économique des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique (CESAP).

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

Documents: TRANS/WP.30/127; TRANS/WP.30/2002/28; document informel n° 23 (2002).

79. Le Groupe de travail a été informé par le représentant du Royaume-Uni de la découverte d'un certain nombre de faux certificats d'agrément qui avaient été mis en circulation [TRANS/WP.30/2002/28 et document informel n° 23 (2002)]. Le Groupe de travail a invité les autres Parties contractantes à faire des recherches pour savoir si des faux certificats avaient aussi été découverts sur leur territoire et à lui communiquer des informations sur l'ampleur du problème et les mesures prises pour y faire face.

## **PROGRAMME DE TRAVAIL POUR LA PÉRIODE 2003-2007**

Document: TRANS/WP.30/203, annexe.

80. Le Groupe de travail a adopté son programme de travail pour la période 2003-2007 tel qu'il figure dans l'annexe 2 du présent rapport.

### **QUESTIONS DIVERSES**

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

81. Le Groupe de travail a décidé de tenir sa cent troisième session du 4 au 7 février 2003, parallèlement à la trente-quatrième session du Comité de gestion TIR (6 et 7 février 2003) et à la cinquième session du Comité de gestion de la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (6 et 7 février 2003).

82. La cent quatrième session du Groupe de travail est provisoirement prévue pour la semaine du 16 au 20 juin 2003.

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

83. Le Groupe de travail a décidé qu'il ne devrait pas y avoir de restrictions à la distribution des documents publiés à l'occasion de la session en cours, sauf en ce qui concerne le Répertoire international des points de contact TIR et le document informel n° 23 (2002).

### **ADOPTION DU RAPPORT**

84. Le Groupe de travail a adopté le rapport sur sa cent deuxième session. À cette occasion, la délégation française a déploré le fait qu'une partie du rapport n'avait pas été publiée dans toutes les langues officielles et a réservé sa position quant au texte, qui a été adopté seulement en anglais.

---

**Annexe 1**

**UTILISATION DE LA LETTRE DE VOITURE SMGS COMME DÉCLARATION  
DE TRANSIT DOUANIER**

**Résolution n° 50, adoptée le 25 octobre 2002 par le Groupe de travail CEE-ONU  
des problèmes douaniers intéressant les transports**

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

*Préoccupé* par l'absence de régime de transit douanier paneuropéen harmonisé pour le transport ferroviaire international,

*Soulignant* combien il est important d'établir pour le transport ferroviaire international un régime de transit douanier fonctionnant efficacement et sans heurts là où il n'en existe pas encore,

*Déterminé* à faciliter le développement du commerce et des transports internationaux de marchandises entre les Parties contractantes à l'Accord sur le trafic international des marchandises par chemin de fer (SMGS),

*Convaincu* qu'un régime de transit harmonisé profitera au transport ferroviaire international en éliminant les retards inutiles dus au caractère répétitif des formalités douanières,

En attendant la mise au point du texte définitif d'une convention relative à un régime de transit douanier international pour les marchandises transportées par chemin de fer sous le couvert de lettres de voiture SMGS et la poursuite des travaux visant à élaborer une convention CEE-ONU régissant le transit douanier dans le transport ferroviaire au niveau paneuropéen, *se prononce* à l'unanimité en faveur des mesures à court terme suivantes qui devront être appliquées dans les plus brefs délais par les autorités compétentes des Parties contractantes au SMGS:

1. Afin de faciliter le transport ferroviaire international dans la zone où s'applique le SMGS, les Parties contractantes souhaiteront peut-être simplifier les opérations de transit ferroviaire en utilisant la lettre de voiture SMGS comme déclaration de transit douanier;
2. Les Parties contractantes souhaitant faciliter les opérations internationales de transport ferroviaire accepteront la lettre de voiture SMGS comme déclaration nationale de transit douanier et n'exigeront aucune autre déclaration de transit douanier;
3. Nonobstant les dispositions de l'article 2, la présente résolution n'empêche pas l'utilisation d'une déclaration nationale de transit douanier à la place d'une lettre de voiture SMGS;

4. La lettre de voiture SMGS devrait être remplie dans la langue du pays de départ ainsi qu'en russe ou en chinois en tant que langues de travail de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD);
5. Les Parties contractantes demandent à l'OSJD de fournir toute l'assistance voulue pour encourager l'utilisation de la lettre de voiture SMGS comme déclaration de transit douanier dans les Parties contractantes au SMGS;
6. Les Parties contractantes au SMGS intensifieront leurs efforts pour mettre au point le texte final de la Convention CEE-ONU relative à un régime de transit douanier international pour les marchandises transportées par chemin de fer sous le couvert de lettres de voiture SMGS;

*Prie* les Parties contractantes au SMGS d'indiquer le 1<sup>er</sup> avril 2003 au plus tard au Secrétaire exécutif de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) s'ils acceptent la présente résolution;

*Prie* le Secrétaire exécutif de la CEE-ONU d'informer toutes les Parties contractantes au SMGS ainsi que l'OSJD quant à l'acceptation de la présente résolution.

---

Annexe 2

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

Commentaires adoptés par le Groupe de travail CEE-ONU des problèmes douaniers  
intéressant les transports

Commentaire à l'article 47, paragraphe 1

Remplacer le commentaire existant à l'article 47, paragraphe 1, par ce qui suit:

*«Facilitation du commerce et contrôles douaniers*

*La Convention TIR est une convention douanière axée sur le régime de transit douanier. L'objectif de l'article 47 est de permettre l'application de restrictions et contrôles supplémentaires émanant d'administrations nationales autres que les douanes. Par conséquent, ils ne sauraient justifier des prescriptions douanières supplémentaires.*

*Quand l'article 47, paragraphe 1, s'applique, ces restrictions et contrôles entraînent généralement des retards et des dépenses supplémentaires dans le transport de marchandises. Par conséquent, ils doivent être réduits à un minimum et limités aux cas où ils sont justifiés par les circonstances ou le risque.».*

{TRANS/WP.30/204, par. 58}

Commentaire à l'annexe 5

Remplacer le commentaire existant à l'annexe 5 par ce qui suit:

*Le modèle d'une plaque TIR conformément à l'annexe 5 figure ci-dessous.*

*Caractères majuscules de couleur blanche sur fond bleu (RAL 5017)  
(Caractères: hauteur 200 mm; épaisseur du trait: au moins 20 mm)*

*Un fichier électronique de format EPS contenant la plaque TIR conformément à l'annexe 5, telle qu'elle est indiquée ci-dessus, peut être consulté sur le site Web TIR (<http://tir.unece.org>) ou obtenu auprès du Secrétaire TIR.*



{TRANS/WP.30/204, par. 62}

---

### Annexe 3

#### Programme de travail pour la période 2003-2007<sup>1</sup>

#### **ACTIVITÉ 02.10: 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, examen, mise en œuvre et, le cas échéant, modification d'instruments internationaux existants;
- 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) Étude de mesures spécifiques, juridiques et autres pour lutter contre la fraude fiscale résultant de la simplification des procédures douanières et autres formalités au passage des frontières, comme le régime TIR, y compris l'examen périodique de l'application de la résolution n° 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.

**Priorité: 1**

Résultats escomptés en 2003:

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;

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.

---

<sup>1</sup> Le texte nouveau est en caractères gras; le texte dont on propose la suppression est biffé et mis entre crochets ([—]).



- b) Étude de l'extension éventuelle d'autres conventions pertinentes de la CEE relatives à la facilitation du passage des frontières à d'autres régions, notamment sous l'angle juridique et administratif. Priorité: 3

Résultats escomptés en 2003:

Préparation d'ateliers régionaux et/ou nationaux, éventuellement en coopération avec la CESAP et la CESA0, sur l'application des conventions pertinentes de la CEE relatives à la facilitation du passage des frontières en Asie et au Moyen-Orient.

- c) 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, et faire en sorte qu'elles répondent aux exigences des transports modernes et à celles des contrôles aux frontières. Priorité: 2

Résultats escomptés en 2003:

Analyse de l'application 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) Étude de la facilitation des formalités concernant les pools de conteneurs dans le transport international, et activités de suivi dans le cadre de la Convention relative au régime douanier des conteneurs utilisés en transport international dans le cadre d'un pool. Priorité: 2

Résultats escomptés en 2003:

Élaboration et négociation de deux accords types sur les conteneurs utilisés dans le cadre d'un pool, pour fournir des orientations à l'industrie des transports et aux 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) Analyse des difficultés concernant les formalités au passage des frontières en vue de définir des procédures administratives propres à les éliminer. L'analyse portera sur les contrôles sanitaires, phytosanitaires, vétérinaires et de qualité, l'application des normes, les contrôles de sécurité publique, etc., et notamment la promotion de la mise en œuvre et l'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). Priorité: 1

Résultats escomptés en 2003:

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.

Étude de mesures concrètes de facilitation des procédures de passage des frontières par le transport ferroviaire, en coopération avec le Groupe de travail des transports par chemin de fer.

- f) 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

Résultats escomptés en 2003:

Analyse des incidences sur le régime TIR du nouveau système douanier de transit qui va entrer en vigueur dans les pays appliquant le régime de transit commun (Communauté européenne, AELE et pays du Groupe de Visegrade) et coordination des travaux sur cette question avec les organes compétents de la Communauté européenne.

**ACTIVITÉS DE DURÉE LIMITÉE**

- g) Révision de la Convention TIR de 1975 en vue de stabiliser le régime de transit douanier TIR. Priorité: 1

Résultats escomptés en 2003:

Poursuite des travaux de la phase III du processus de révision TIR, axée sur la révision du carnet TIR et l'instauration de dispositions relatives à un système douanier d'administration et de contrôle modernisé, fondé si possible sur l'échange de données informatisé.

- h) 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

Résultats escomptés en 2003:

Élaboration d'un projet de convention douanière de transit couvrant le transport ferroviaire international dans tous les États membres de la COTIF et du SMGS (2002).