



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.30/1999/1/Add.1  
12 avril 1999

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 TIR  
(Quatrième session, 21-24 juin 1999,  
point 4 de l'ordre du jour)

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

**Phase II du processus de révision TIR :  
Propositions d'amendement à la Convention**

**Avis et décisions adoptés à la quatre-vingt-douzième session  
du Groupe de travail**

**Note du secrétariat**

Comme il le lui avait été demandé, le secrétariat présente et résume partiellement dans le présent document les avis et les décisions adoptés par le Groupe de travail, ainsi que les propositions intéressant la phase II du processus de révision TIR (TRANS/WP.30/184, par. 39), faites par l'Estonie à la quatre-vingt-douzième session.

## **I. Statut et fonctions de la ou des organisations internationales**

Référence : TRANS/WP.30/184, par. 24

"Ajouter un nouveau paragraphe 2 *bis* à l'article 6 de la Convention, libellé comme suit :

"2 *bis*. Une organisation internationale, visée au paragraphe 2, sera [pourra être] autorisée par le Comité de gestion à assumer la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement efficaces d'un système de garantie international à condition qu'elle accepte cette responsabilité."

L'expression 'pourra être' utilisée dans ce nouveau paragraphe permettrait de l'harmoniser avec le libellé actuel du paragraphe 1 de l'article 6.

La note explicative proposée (0.6.2 *bis*) a été approuvée comme suit :

Ajouter une nouvelle note explicative 0.6.2 *bis* (à l'article 6.2 *bis*) de l'annexe 6 à la Convention, comme suit :

"0.6.2 *bis*. Les rapports entre une organisation internationale et ses associations membres seront définis dans des accords (écrits) sur le fonctionnement du système de garantie international.""

## **II. Définition de la fin de l'opération TIR et des procédures d'apurement**

Référence : TRANS/WP.30/184, par. 25 à 27

"25. Certaines délégations ont considéré qu'il était prématuré de se prononcer sur des propositions d'amendement à la Convention visant à établir une nette distinction entre : a) la fin de l'opération TIR en tant qu'obligation du titulaire d'un carnet TIR et b) l'apurement de l'opération TIR, c'est-à-dire l'attestation par les autorités douanières qu'une opération TIR s'est achevée dans les règles. Elles se sont dites préoccupées par les conséquences juridiques éventuelles d'une telle distinction. La majorité des délégations a toutefois estimé que de tels amendements, qui ne modifiaient pas les procédures douanières en vigueur dans les Parties contractantes à la Convention, permettraient de mieux comprendre les droits et les obligations des autorités douanières, des titulaires de carnets TIR et des associations nationales lors des opérations de transit TIR, et notamment de déterminer clairement le début et la fin d'une opération TIR, renforceraient la transparence et l'harmonisation des procédures douanières nationales correspondantes et faciliteraient peut-être le dépôt et le règlement des demandes de paiement des douanes. Il a donc été proposé de poursuivre les travaux dans ce domaine.

26. Le Groupe de travail a été d'avis qu'une variante du libellé proposé du paragraphe a *bis*) de l'article 1 figurant dans le document TRANS/WP.30/1999/1 pourrait être la suivante :

"a bis) par 'fin de l'opération TIR', le fait que le titulaire d'un carnet TIR a présenté le véhicule routier, l'ensemble de véhicules ou le conteneur, aux fins de contrôle, au bureau de douane de destination ou de sortie (de passage), avec le chargement et le carnet TIR y relatifs;"

27. Il a été noté que l'insertion de telles définitions dans la Convention aurait pour conséquence que plusieurs autres dispositions devraient être modifiées, en particulier l'article 10 qui ne portait jusqu'alors que sur les opérations de décharge dont les résultats déterminaient les obligations financières des titulaires de carnets TIR et/ou des associations garantes nationales, et l'article 28 prévoyant des formalités de fin d'opération appropriées et englobant aussi les procédures douanières qui suivent la fin de l'opération TIR."

Le Groupe de travail a également pris note à ce sujet de la préoccupation exprimée par le représentant de l'Estonie qui a fait observer que le paragraphe 2 de l'article 28 nouvellement proposé, tel qu'il figurait dans le document TRANS/WP.30/1999/1, se traduirait par une interruption de la surveillance douanière sans que soient définies les dispositions en vertu desquelles les marchandises transportées sont transférées à un autre régime douanier. À son avis, l'expression "À la fin..." laissait un laps de temps entre la fin de l'opération TIR et le transfert des marchandises à un autre régime douanier et un autre système de surveillance douanière. Avec le texte actuel de l'article 28 ce problème ne se pose pas.

Compte tenu de l'article 48 du Code des douanes communautaire applicable sur le territoire de la Communauté européenne, la délégation estonienne propose donc, pour le libellé du nouveau paragraphe 2 de l'article 28, les variantes suivantes :

A. Article 28, nouveau paragraphe 2

"2. La fin de l'opération TIR au bureau de douane de destination intervient sans retard, à condition que les marchandises couvertes par un carnet TIR

- aient été placées sous un autre régime douanier
- aient été directement transférées au-delà de la frontière dans un pays tiers ou une zone franche
- aient été transférées en un lieu agréé par les autorités douanières où elles puissent être entreposées jusqu'à ce qu'une déclaration de douane ait été faite selon la législation en vigueur dans le pays de destination."

B. Article 28, nouveau paragraphe 2

"2. La fin de l'opération TIR au bureau de douane de destination intervient sans retard, à condition que les marchandises couvertes par un carnet TIR aient été affectées à un régime ou à un usage agréé par les douanes conformément à la législation en vigueur dans la Partie contractante de destination."

**III. Procédures recommandées pour la fin de l'opération, l'apurement et l'enquête**

**a) Procédures recommandées pour la fin de l'opération TIR**

Référence : TRANS/WP.30/184, par. 28

"28. Le Groupe de travail a souligné l'utilité de ces directives et a invité la Commission européenne et l'IRU à élaborer des propositions pertinentes."

**b) Procédures recommandées pour l'apurement de l'opération TIR**

Référence : TRANS/WP.30/184, par. 29

"29. Le Groupe de travail a approuvé en principe les procédures proposées qui devraient être complétées par d'autres telles que celles appliquées dans la Fédération de Russie, ainsi que par des dispositions spéciales applicables aux marchandises sensibles. La Fédération de Russie a été invitée à mettre au point des dispositions pertinentes conformes à ses pratiques nationales."

**c) Procédures d'enquête recommandées**

Référence : TRANS/WP.30/184, par. 30 et 31

"30. Compte tenu des propositions formulées par l'IRU (TRANS/WP.30/1999/2), le Groupe de travail a approuvé en principe les procédures d'enquête recommandées qui étaient proposées par le groupe d'experts, y compris la référence au système CUTE-WISE de l'IRU. La Fédération de Russie a été invitée à communiquer des informations sur ses pratiques nationales à cet égard. La Commission européenne et l'IRU ont été invitées à établir des formulaires types pour les notifications d'enquête et les rappels, ainsi que les procédures spéciales à appliquer pour les marchandises sensibles.

31. Certaines délégations ont souligné à ce propos qu'il faudrait peut-être faire référence dans le paragraphe 1 de l'article 11 de la Convention au fait que les autorités douanières sont tenues de notifier non seulement l'association mais aussi le titulaire du carnet TIR en cas de non-apurement d'une opération TIR."

**IV. Réduction des délais de notification pour les demandes présentées par les douanes**

Référence : TRANS/WP.30/184, par. 32

"32. Le Groupe de travail a considéré que dans l'immédiat, il n'était pas possible d'envisager une réduction des délais légaux de notification pour les demandes présentées par les douanes (art. 11, par. 1, de la Convention). L'IRU a souligné qu'une telle réduction, de l'ordre de trois mois, serait justifiée car elle permettrait peut-être d'identifier plus rapidement les activités frauduleuses pratiquées dans le cadre du régime TIR et de découvrir plus facilement les fraudeurs."

**V. Autres formes de preuve admises pour la fin d'une opération TIR**

Référence : TRANS/WP.30/184, par. 33

"33. Le Groupe de travail n'a pas été en mesure de parvenir à un consensus sur l'utilité d'autres formes de preuve admises pour la fin d'une opération TIR. Il a toutefois considéré que l'utilisation du système SAFETIR administré par l'IRU ne devrait pas être recommandée à cet égard. De nouveaux examens de cette question ont été demandés."

**VI. Définition du titulaire d'un carnet TIR**

Référence : TRANS/WP.30/184, par. 34 à 37

"34. Le Groupe de travail a eu un échange de vues sur les différentes interprétations données et les différentes bases juridiques nationales déterminant les droits et les obligations d'un titulaire d'un carnet TIR, tels que stipulés dans l'article 39, paragraphe 2, de la Convention et figurant dans le modèle de carnet TIR, mais non définis par la Convention.

35. Le Groupe de travail reconnaissait que chez certaines Parties contractantes, il était prévu que le titulaire du carnet TIR devait être l'exploitant qui accompagnait ou transportait effectivement le compartiment ou le conteneur scellé conformément aux lois et règlements douaniers nationaux. Cette interprétation serait semble-t-il conforme aux dispositions de la nouvelle annexe 9, partie II, de la Convention TIR, qui fixent les conditions et obligations minimales afférentes aux personnes utilisant un carnet TIR. Chez d'autres Parties contractantes, le titulaire d'un carnet était considéré comme la personne à qui le carnet avait été délivré par une association nationale et avec laquelle il était conjointement et solidairement responsable vis-à-vis des autorités douanières nationales. Chez ces Parties contractantes, le titulaire était libre de recourir à des transporteurs sous-traitants appliquant des procédures et techniques de transport modernes (semi-remorques, conteneurs, etc.). Le Groupe de travail a aussi noté que les opinions des associations nationales sur cette question étaient partagées et ne correspondaient pas toujours à celles des autorités nationales compétentes du pays où elles étaient établies.

36. Le Groupe de travail a souligné que l'objectif à long terme était d'arriver à une définition claire du titulaire d'un carnet TIR, couvrant ses droits et obligations dans le cadre de la Convention et laissant une certaine marge de manoeuvre à l'industrie des transports pour le transport de marchandises, y compris la sous-traitance et le recours à différents modes de transport, sans compromettre les contrôles douaniers et le recouvrement éventuel des droits et taxes.

37. Le Groupe de travail a aussi souligné que les difficultés soulevées pour le transport international du fait de ces différentes interprétations devaient être résolues pendant la phase II du processus de révision TIR, éventuellement sur la base a) d'une notion généralement acceptée de responsabilité du titulaire d'un carnet TIR; b) de l'acceptation mutuelle de différentes interprétations de ce qui constituait le titulaire d'un carnet TIR chez toutes les Parties contractantes; c) de l'habilitation par les administrations douanières de tous les exploitants conformément à l'annexe 9, partie II, de la Convention."

**VII. Système de contrôle EDI pour les carnets TIR : Application de la recommandation du 20 octobre 1995**

Référence : TRANS/WP.30/184, par. 38

"38. Le Groupe de travail était d'avis qu'au moment d'entreprendre l'informatisation du régime TIR et la révision du carnet TIR devant avoir lieu au cours de la phase III du processus de révision TIR il faudrait poursuivre les travaux sur la base juridique du système de contrôle EDI des carnets TIR et sur le système SAFETIR de l'IRU qui lui est apparenté."

\* \* \*

**INCLUSION DE RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES DANS LE CARNET TIR**

Référence : TRANS/WP.30/184, par. 40

"40. Le Groupe de travail était aussi d'avis qu'il convenait d'analyser la question de l'inclusion de renseignements complémentaires dans le carnet TIR. Ce travail pourrait être effectué dès la phase II du processus de révision TIR sur la base d'un document qui serait établi par la Fédération de Russie."

-----