



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.30/2005/5
13 décembre 2004

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant
les transports

(Cent neuvième session, 31 janvier-4 février 2005,
point 7 b) ii) de l'ordre du jour)

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

Révision de la Convention

**Incorporation du code selon le Système harmonisé (code SH)
dans le manifeste des marchandises du carnet TIR**

Communication de la Communauté européenne (CE)

A. HISTORIQUE

1. À la cent huitième session du Groupe de travail, la Communauté européenne a été invitée à établir un document sur la façon dont le code SH est appliqué dans le régime de transit communautaire et à mettre en lumière certaines des questions à examiner en ce qui concerne le projet de recommandation figurant dans le document TRANS/WP.30/2004/30 (TRANS/WP.30/216, par. 39).

* La Division des transports de la CEE a soumis le présent document après la date limite officielle en raison d'un manque de ressources.

B. UTILISATION DU CODE SH DANS LE RÉGIME DE TRANSIT COMMUNAUTAIRE

2. Les informations qui suivent illustrent la situation juridique actuelle. Comme indiqué lors de la réunion du WP.30, l'utilisation du code SH dans le régime de transit est susceptible de faire l'objet d'une révision à la lumière des plans actuels visant à moderniser le Code des douanes communautaire (Règlement CEE 2913/1992) et eu égard à l'évolution de la situation concernant la sécurité de la chaîne d'approvisionnement.

3. Les règles communautaires disposent que la case 33 («Code des marchandises») de la déclaration de transit doit être remplie lorsque les conditions ci-après s'appliquent:

- Lorsque la même personne établit la déclaration de transit en même temps qu'une déclaration de douane comportant le code des marchandises, ou à un moment ultérieur;
- Lorsque la déclaration de transit couvre les marchandises figurant sur la liste des marchandises présentant un plus grand risque de fraude.

Il existe également une troisième condition d'ordre général, qui stipule que la case 33 doit être remplie lorsque cela est exigé au titre de la législation communautaire.

4. Lorsque la case 33 doit être remplie, les règles prévoient l'utilisation du code SH comportant au moins six chiffres. Dans tous les autres cas, il est facultatif de remplir la case 33 (c'est-à-dire l'utilisation du code SH) en ce qui concerne le transit communautaire.

C. QUESTIONS À EXAMINER

5. La Communauté européenne, tout en reconnaissant en principe que l'utilisation du code SH dans le contexte du carnet TIR serait souhaitable, n'en estime pas moins que la proposition de projet de recommandation mérite d'être soigneusement examinée par le WP.30. Comme indiqué lors de la cent huitième session du WP.30, la Communauté est d'avis que les questions énoncées aux paragraphes 6 à 10 ci-après méritent particulièrement d'être examinées.

6. Étant donné que la recommandation se justifie principalement par le souci d'aider les autorités douanières à analyser les risques, cela présuppose que le code SH déclaré est correct. Comment pourrait-on établir l'exactitude du code? Serait-il souhaitable, voire pratique, que le bureau de départ en vérifie l'exactitude? Ou suffirait-il simplement de vérifier que le code SH déclaré sur le carnet TIR est identique au code SH déclaré, par exemple, sur la déclaration d'exportation?

7. Quelle est la valeur juridique du code SH déclaré sur le carnet TIR? Fera-t-il partie intégrante de la déclaration douanière? Que se passerait-il si l'on révélait une divergence entre le code SH et le descriptif en langage clair des marchandises? Quelle description prévaudrait aux fins du calcul des droits et taxes éventuellement payables? Dans ce contexte, quelles sont les implications au regard de l'article 8.6 de la Convention TIR?

8. Dans le projet de recommandation, il est indiqué que «très souvent» une opération de transport TIR est précédée d'une procédure d'exportation impliquant l'utilisation du code SH

dans la déclaration d'exportation. Cela est sans doute vrai, mais il convient de signaler, en vertu des règles communautaires, que cette disposition est limitée aux cas où les deux déclarations sont établies par la «même personne». Dans le contexte du régime TIR, il est peu vraisemblable que le titulaire du carnet TIR et celui qui établit la déclaration d'exportation soient la même personne.

9. Enfin, il est indiqué dans le projet de recommandation que l'absence de code des marchandises selon le Système harmonisé dans le carnet TIR ne devrait pas être cause de retard lors d'une opération de transport TIR ni constituer un obstacle à l'acceptation des carnets TIR. Cela implique que la fourniture du code SH est facultative et que, par conséquent, peu importe que ce code soit ou non fourni. Cela soulève une question au sujet du statut de la recommandation. La Communauté estime que les recommandations du WP.30 sont censées être appliquées et voit donc une contradiction possible entre le libellé de la recommandation et ce qui pourrait se passer dans la pratique. En outre, la déclaration selon laquelle l'absence du code SH ne devrait pas être cause de retard, etc., s'applique-t-elle également aux situations où les autorités douanières soupçonnent que le code SH est incorrect ou aux cas de divergence avec le descriptif en langage clair?

10. Par ailleurs, tous les débats en cours dans plusieurs autres instances dans le domaine de la sécurité, notamment au sein de l'ONU pour ce qui est de la sécurité des transports et de l'OMD pour ce qui est de la sécurité des frontières, auront certainement une incidence sur les discussions actuelles. Aussi faudrait-il également examiner la question de savoir si les discussions actuelles ne devraient pas être reliées avec cet aspect nouveau, de façon à éviter les doubles emplois ou les incohérences dans les recommandations relatives au transport international de marchandises.

11. On notera, pour conclure, que cette liste de questions, qui n'est pas nécessairement exhaustive, mérite d'être soigneusement examinée par le WP.30 avant l'adoption de la recommandation susmentionnée.
