

Nouveaux systèmes de transit douanier **pour l'Europe**



Nouveaux systèmes de transit
douanier **pour l'Europe**



De nombreuses autres informations sur l'Union européenne sont disponibles sur Internet via le serveur Europa (<http://europa.eu.int>).

Une fiche bibliographique figure à la fin de l'ouvrage.

Luxembourg: Office des publications officielles des Communautés européennes, 2001

ISBN 92-828-9357-X

© Communautés européennes, 2001
Reproduction autorisée, moyennant mention de la source.

Printed in Belgium

IMPRIMÉ SUR PAPIER BLANCHI SANS CHLORE

Table des matières

Introduction générale	6
Transit communautaire et transit commun	15
Le nouveau système de transit informatisé (NSTI)	34
Révision de la convention TIR	45
Pour en savoir plus	52

Préface



*Michel
Vanden Abeele
Directeur général*

À la suite des conclusions formulées par la première commission temporaire d'enquête du Parlement européen en 1997 et du plan d'action de la Commission pour le transit, la réforme du régime de transit et l'introduction d'un nouveau système de transit informatisé (NSTI) ont constitué deux des principaux défis que j'ai dû relever en tant que directeur général chargé de la fiscalité et de l'union douanière.

Bien évidemment, de grands changements et l'introduction de nouveaux concepts ne se font pas en un jour, et beaucoup de temps a été consacré ces dernières années à la préparation des modifications nécessaires. Cet effort a été mené conjointement par les services de la Commission, les États membres de l'Union, les pays partenaires de l'AELE et de Visegrad ainsi que les opérateurs économiques. Vous avez devant vous le fruit de cette large coopération. La présente brochure offre un aperçu global de toutes les modifications apportées au système de transit.

Si nous poursuivons cette collaboration en appliquant correctement les nouvelles dispositions et en utilisant le NSTI, je peux vous assurer que nous disposerons d'un système de transit qui bénéficiera pleinement et durablement aux opérateurs économiques, aux États membres et aux pays partenaires.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, sweeping initial 'M' followed by a smaller, more detailed signature.

Michel Vanden Abeele
Directeur général
Direction générale de la fiscalité et de l'union douanière
Commission européenne

Introduction générale

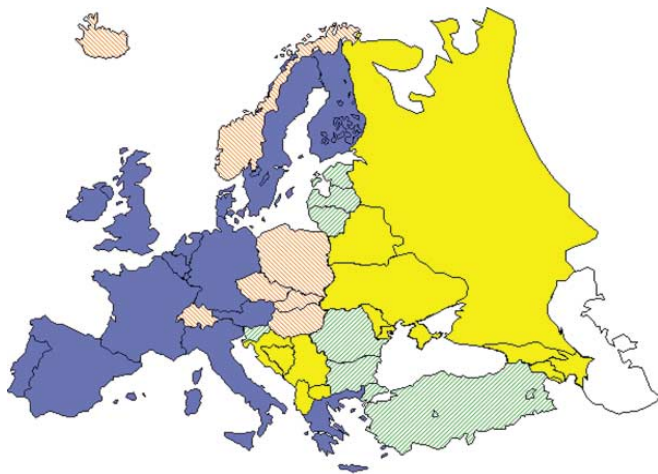
Transit

Le transit douanier est une des pierres angulaires de l'intégration européenne et il présente un intérêt vital pour les entreprises européennes. Il permet aux marchandises de circuler plus librement et facilite les formalités douanières. Pour ce faire, les droits et les taxes applicables aux marchandises importées dans la Communauté (transit communautaire) ou circulant entre la Communauté européenne, l'Association européenne de libre-échange (AELE) et les pays de Visegrad (dans le cadre de la convention de transit commun) ou entre les États qui sont désormais parties à la convention TIR sont temporairement suspendus. Pour les pays d'Europe centrale et orientale, l'accès au système de transit commun revêt une importance fondamentale dans leur stratégie de préadhésion.

Chaque année, quelque 18 millions de documents de transit communautaire et de transit commun et 1 million de carnets TIR sont délivrés en Europe, ce qui représente des milliards d'euros de droits de douane et autres taxes, et les chiffres ne cessent d'augmenter.

Le présent chapitre d'introduction décrit brièvement ces trois systèmes de transit et explique pourquoi une réforme était nécessaire. Il présente également l'idée de base sur laquelle s'appuie l'informatisation du système de transit. Le chapitre 2 détaille les changements qui ont été introduits dans les systèmes de transit communautaire et de transit commun. Le chapitre 3 porte sur le système TIR, tandis que le chapitre 4 est consacré à l'introduction du NSTI, le nouveau système de transit informatisé.

Transit communautaire et transit commun — Couverture géographique



	Communauté européenne (quinze États membres)	+ Andorre et Saint-Marin	= transit communautaire
	AELE et pays de Visegrad	+ Communauté européenne	= transit commun
	Pays candidats à l'adhésion aux conventions «transit commun» et DAU		
	Autres pays européens		

Transit commun, transit communautaire, TIR

Qu'est-ce que le transit commun?

Le transit commun est utilisé pour la circulation de marchandises entre les quinze États membres de la CE, les pays de l'AELE (Islande, Norvège et Suisse, y compris le Liechtenstein, puisqu'il forme une union douanière avec la Suisse) et les quatre pays de Visegrad (Hongrie, Pologne, République tchèque et Slovaquie). Il repose sur la convention du 20 mai 1987 relative à un régime de transit commun. Une procédure T1 ou T2 est utilisée en fonction du statut douanier des marchandises (voir paragraphe suivant).

Qu'est-ce que le transit communautaire?

Le transit communautaire repose sur le code des douanes communautaire, le droit douanier de la Communauté, et il est applicable dans les cas suivants:

- mouvements de marchandises non communautaires lorsque des droits de douane ou autres impositions à l'importation sont en jeu (on parle alors de «transit communautaire externe»). Le document utilisé pour le transit communautaire externe est appelé «T1».

Cependant, si des marchandises communautaires sont placées sous le régime de transit commun (voir ci-dessus) et font l'objet de mesures communautaires spécifiques liées à leur exportation, le régime du «transit communautaire externe» (T1) leur est aussi appliqué. C'est ce qui se passe, par exemple, en cas de restitutions au titre de la politique agricole commune ou de remboursements, remises ou remboursements de droits;

- mouvements de marchandises communautaires qui, entre leur point de départ et leur point d'arrivée dans la CE, doivent traverser le territoire d'un pays tiers (on parle de «transit communautaire interne»).

En plaçant les marchandises sous le régime du transit communautaire interne, leur statut communautaire est attesté et aucun droit ni autre imposition ne sera perçu lors de leur réadmission sur le territoire de la Communauté. Le document utilisé pour le transit communautaire interne est appelé «T2». Le régime de transit communautaire interne est également applicable aux mouvements de marchandises communautaires de et vers les parties du territoire douanier de la Communauté qui ne sont pas couvertes par les directives relatives à l'harmonisation fiscale, telles que les îles Anglo-Normandes ou les îles Canaries ⁽¹⁾. Dans ce cas, un document appelé «T2F» est utilisé;

- mouvements entre la CE et Andorre ou Saint-Marin, pour autant qu'ils concernent des marchandises couvertes par les accords d'union douanière. Dans ce cas, le choix entre le transit externe ou interne dépend de la perception ou non de droits à l'arrivée.

Qu'est-ce que le TIR?

Le régime de transit TIR (transport international de marchandises par route) est utilisé dans le même but, mais il couvre une zone géographique plus étendue. Il repose sur la convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (convention TIR de 1975), qui compte actuellement soixante-quatre parties contractantes, notamment tous les États membres de la CE. Les marchandises peuvent circuler dans le cadre d'une seule opération TIR et traverser autant de pays parties à la convention que nécessaire, à condition que le mouvement ne soit pas limité à la CE.

Le régime TIR repose sur le «carnet TIR» qui sert à la fois de déclaration en douane et de garantie. Il est imprimé et distribué par l'Union internationale des transports routiers (IRU) et délivré aux utilisateurs par les associations garantes nationales agréées à cet effet par les autorités compétentes (généralement les services douaniers) de chaque partie contractante.

(¹) Liste complète:

- France: Guadeloupe, Guyane française, Martinique et Réunion;
- Royaume-Uni: îles Anglo-Normandes (Aurigny, Guernesey, Jersey, Sercq et Harm);
- Grèce: mont Athos;
- Espagne: îles Canaries;
- Finlande: îles Åland.

Nécessité de la réforme

En raison des fortes sommes en jeu, les régimes de transit ont toujours donné lieu à des fraudes. Les occasions de frauder se sont multipliées avec le succès du marché intérieur et le développement du commerce mondial en général.

Les systèmes de transit commun et de transit communautaire, qui fonctionnent depuis la fin des années 60, ont commencé à montrer des faiblesses au début des années 90:

- le système sur support papier s'est révélé vulnérable à la fraude;
- les procédures sont devenues de moins en moins claires et les deux systèmes ont commencé à diverger de plus en plus;
- les systèmes se sont avérés incapables de gérer certaines situations, ce qui a signifié une augmentation des risques de fraude et une fiabilité moindre;
- les administrations n'ont pas été capables de respecter les règlements en vigueur en raison de l'insuffisance de la communication et de la coopération administratives.



© arte wapenaar vlaardingen-nl

À la suite d'un rapport consacré au transit en 1994 par la Cour des comptes et de trois communications présentées par la Commission européenne au Parlement européen et au Conseil (en 1995 et en 1996), il est devenu clair pour les administrateurs et les utilisateurs du système qu'une réforme s'imposait. Cette nécessité a été confirmée par le rapport de la commission d'enquête temporaire du Parlement européen qui a appelé à une refonte complète du système de transit, conduisant à des modifications tant au niveau réglementaire qu'au niveau pratique sur la base de l'informatisation complète du système.

Le système TIR a connu une évolution similaire. Au début des années 90, il a commencé à enregistrer une forte progression de la fraude qui a entraîné des pertes importantes de droits de douane et autres taxes. La plupart des fraudes concernaient le tabac et l'alcool, marchandises soumises à des taux de droits et de taxes élevés. En l'occurrence, la garantie limitée à 50 000 dollars des États-Unis était souvent insuffisante pour couvrir les sommes réclamées par les services douaniers. Une garantie spéciale «tabac/alcool» de 200 000 dollars a donc été introduite le 1^{er} janvier 1994. La situation était si grave que le *pool* central des assureurs a été contraint de retirer sa couverture pour toutes les garanties concernant des tabacs ou des alcools, avec effet au 30 novembre 1994. En d'autres termes, il n'était plus possible de faire circuler du tabac ou de l'alcool sous le régime TIR. Par ailleurs, à partir du 1^{er} avril 1996, les associations nationales de certains États membres de la Communauté ont supprimé leur garantie TIR pour les marchandises sensibles, telles que la viande de bœuf, le lait, la crème et le beurre, pour lesquelles il était interdit de recourir à la garantie globale sous le régime du transit communautaire. En conséquence, ces marchandises ne peuvent plus ni entrer ni sortir de la Communauté sous le régime TIR.

Qu'est-ce que le nouveau système de transit informatisé (NSTI)?

L'informatisation constitue un élément fondamental de la réforme du système de transit. De nos jours, les administrations douanières doivent s'adapter aux besoins du commerce avec rapidité et flexibilité et suivre de près l'évolution permanente de l'environnement des affaires. Le NSTI servira d'instrument de gestion et de surveillance du système de transit. Basé sur l'utilisation de systèmes informatiques sophistiqués et du traitement informatisé des données, il permettra une gestion plus moderne et plus efficace que le système sur support papier aux lacunes avérées.

Le NSTI a pour principaux objectifs:

- d'améliorer l'efficacité et l'efficacité des opérations de transit;
- d'améliorer la prévention et la détection de la fraude;
- d'accélérer les transactions menées sous le régime du transit et d'assurer leur sécurité.

En principe, le NSTI sera utilisé pour les transits communautaires tant interne qu'externe et pour le transit commun, dans les situations où ils sont actuellement appliqués en utilisant le document administratif unique (DAU) sous la forme d'un document T1 ou T2.

De ce fait, dans un premier temps, le système informatisé ne traitera pas les procédures simplifiées sous couvert desquelles circulent les marchandises transportées par voie ferroviaire, aérienne, maritime ou par canalisation et pour lesquelles ce sont essentiellement les documents propres au transporteur qui sont utilisés.

Puisque le NSTI s'appliquera aux mouvements de marchandises placées sous les régimes du transit communautaire et du transit commun, vingt-deux pays sont associés au projet. Il est estimé que, à terme, le système reliera quelque 3 000 bureaux de douane européens.

Entrée en vigueur

Transit commun et transit communautaire

Les nouvelles règles sont déjà en vigueur tant pour le transit commun que pour le transit communautaire. Toutefois, afin de laisser aux services douaniers et aux opérateurs économiques le temps de s'adapter aux changements, il a été décidé qu'elles ne seront mises en œuvre que le 1^{er} juillet 2001, à l'exception de celles relatives à la garantie globale pour les marchandises présentant des risques de fraude accrue⁽²⁾, qui sont déjà applicables depuis le 1^{er} janvier 2001.

Outre les règles spéciales concernant la garantie isolée pour les marchandises à risques, une période transitoire générale a été prévue pour les simplifications afin de tenir compte du temps nécessaire pour que les opérateurs et les administrations nationales adaptent les autorisations existantes ou en délivrent de nouvelles. Cette période de transition expirera le 31 décembre 2001.

Le NSTI

Le NSTI ne sera pas entièrement opérationnel du jour au lendemain. Au lieu d'un «big bang», une période intermédiaire est prévue pendant laquelle le système sur support papier et le NSTI seront utilisés conjointement en fonction de l'informatisation ou non du bureau de douane de départ. Lorsque le passage au nouveau système sera achevé, les «règles papier» seront supprimées et les «nouvelles rè-

⁽²⁾ Les marchandises suivantes sont considérées comme présentant des risques de fraude accrue:

- animaux vivants de l'espèce bovine domestique;
- viandes des animaux de l'espèce bovine, fraîches, réfrigérées ou congelées;
- lait et crème de lait, concentrés ou additionnés de sucre ou d'autres édulcorants;
- beurre et autres matières grasses provenant du lait;
- bananes, à l'exclusion des plantains, fraîches;
- sucres de canne ou de betterave et saccharose chimiquement pur, à l'état solide;
- alcool éthylique non dénaturé, d'un titre alcoométrique volumique de 80 % vol. ou plus;
- eaux-de-vie, liqueurs et autres boissons spiritueuses;
- cigarettes, contenant du tabac.

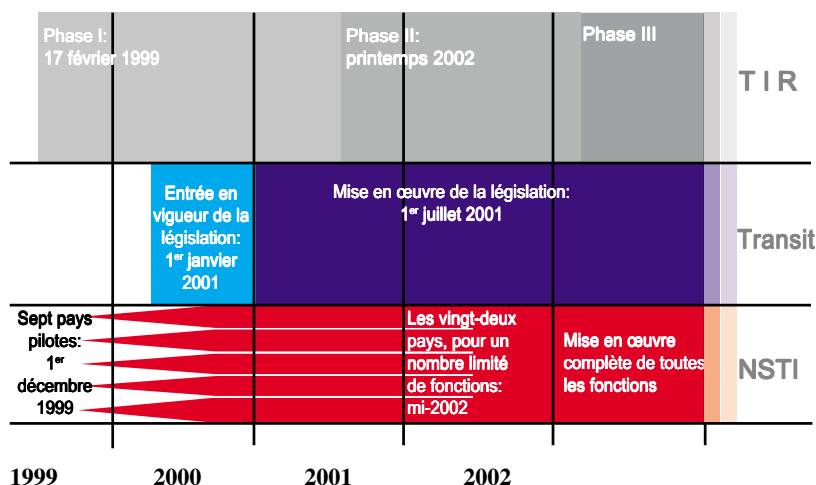
Le détail précis des codes SH et des quantités minimales de ces marchandises figure dans l'annexe I de l'appendice I de la convention (relative au transit commun) et dans l'annexe 44 *quater* du règlement (CEE) n° 2454/93 (relatif au transit communautaire).

gles» deviendront les seules applicables. La mise en place du NSTI a déjà débuté dans un petit nombre de pays (Allemagne, Espagne, Italie, Norvège, Pays-Bas, République tchèque et Suisse). Depuis 2000, un certain nombre de bureaux de douane de ces pays utilisent un système disposant de fonctions limitées couvrant uniquement les étapes essentielles d'une opération de transit complète. La base juridique sur laquelle repose cette phase de mise en œuvre (phase II) est constituée par les dispositions applicables depuis le 31 mars 1999. Le système sera progressivement étendu à tous les bureaux de douane de tous les pays d'ici à la mi-2003. Les dispositions juridiques régissant la phase III deviendront applicables à partir du 1^{er} juillet 2001.

TIR

La phase I de la révision de la convention TIR de 1975 est entrée en vigueur le 17 février 1999. La phase II a été adoptée en octobre 2000 et sera applicable en 2002. Les discussions concernant la phase III débiteront en 2001.

La réforme du transit est échelonnée comme suit:



Transit communautaire et transit commun

Introduction

Ce chapitre présente les principes fondamentaux qui sous-tendent la réforme des systèmes de transit communautaire et de transit commun ainsi que les dispositions réglementaires et les mesures opérationnelles qui ont été introduites à cet effet.

Les principales lignes de la réforme

La réforme vise trois grands objectifs:

- l'amélioration de la qualité de la législation applicable au transit, à savoir:
 - a) une meilleure présentation du cadre réglementaire de base, faisant clairement apparaître les droits et les obligations des opérateurs économiques et des services douaniers,
 - b) une harmonisation maximale entre le transit communautaire et le transit commun,
 - c) une meilleure intégration des règles de transit communautaire dans le cadre réglementaire que constitue le code des douanes communautaire;
- la mise en œuvre plus efficace et plus uniforme de la réglementation, ce qui passe par:
 - a) le renforcement des efforts déployés par les administrations nationales pour assurer le fonctionnement réel des régimes,
 - b) une optimisation de l'utilisation des instruments opérationnels disponibles (en utilisant les possibilités offertes dans le cadre du programme «Douane 2002»);
- l'informatisation des régimes de transit afin:
 - a) de garantir une meilleure gestion et une surveillance efficace du système,
 - b) d'accélérer son fonctionnement.

Amélioration de la qualité de la législation applicable au transit

La législation relative au transit communautaire et au transit commun antérieure à la réforme est constituée d'un mélange de règles, de formalités et de contrôles (applicables aux opérations de transit normales) ainsi que de simplifications ou de facilités susceptibles d'être accordées dans certains cas. Cette législation ne tient pas pleinement compte de la fiabilité de l'opérateur, des risques liés aux marchandises transportées ni du mode de transport utilisé.

Les règles de transit communautaire et de transit commun ont été réorganisées suivant les mêmes lignes afin d'améliorer leur interopérabilité et de rendre les droits et les obligations des opérateurs clairs et évidents. Cette nouvelle approche a entraîné la restructuration des dispositions existantes et le remplacement de la plupart d'entre elles par de nouvelles règles codifiées. En particulier, les appendices de la convention relative à un régime de transit commun ont dû être réaménagés de fond en comble. Par ailleurs, des dispositions ont été insérées sur la manière de présenter une déclaration de transit lorsque des procédés informatiques et la procédure de transit informatisée sont utilisés.



© Luuk Van der Lee

Contrôle en route

Structure des nouvelles procédures

La nouvelle réglementation établit clairement une distinction entre la procédure de transit normale, ou standard, et le recours à des procédures simplifiées. Par ailleurs, elle propose une approche modulée, notamment en ce qui concerne la garantie, suivant que les marchandises concernées sont considérées comme des marchandises ordinaires ou des marchandises présentant des risques de fraude accrus.

Procédure de transit normale

Cette procédure doit être utilisée par les opérateurs qui n'ont pas encore d'expérience, qui ne sont pas éligibles à une procédure simplifiée ou qui n'ont recours qu'occasionnellement au régime du transit. Elle implique:

- la présentation des marchandises aux services douaniers pour examen lors de l'établissement de la déclaration de transit;
- la présentation des marchandises et des documents d'accompagnement à tous les bureaux de passage et au bureau de destination;
- l'utilisation d'une garantie valable pour une seule opération de transit et couvrant le montant total des droits de douane et autres impositions exigibles (garantie isolée);
- l'obligation de sceller le moyen de transport ou le conteneur à des fins d'identification;
- l'obligation de suivre une route économiquement justifiée, voire un itinéraire contraignant (dans le cas de marchandises présentant des risques de fraude accrus);
- la fixation d'un délai pour la présentation des marchandises au bureau de douane de destination, en tenant compte de l'itinéraire suivi et du moyen de transport utilisé;

Liste des simplifications:

- **utilisation d'une garantie globale ou d'une dispense de garantie;**
- utilisation de listes de chargement spéciales;
- utilisation de scellés d'un modèle spécial;
- dispense d'itinéraire contraignant pour des marchandises présentant des risques de fraude accrus;
- expéditeur agréé et destinataire agréé;
- simplifications spéciales pour les grands conteneurs et le transport par voie ferroviaire, maritime, aérienne ou par canalisation;
- autres simplifications susceptibles d'être accordées sur la base d'arrangements bilatéraux ou multilatéraux conclus entre les pays (article 6 de la convention, article 97, paragraphe 2, du code des douanes communautaire).

Conditions générales d'accès aux simplifications

Les autorisations ne sont accordées qu'aux personnes qui:

- sont établies dans une partie contractante (la société y est enregistrée et peut être contactée et contrôlée);
- utilisent régulièrement les régimes de transit communautaire et de transit commun, ou dont les autorités douanières dont elles dépendent savent qu'elles sont en mesure de respecter leurs obligations;
- n'ont pas commis d'infractions graves ou répétées à la législation douanière ou fiscale.

- l'obligation d'indiquer le code des marchandises du système harmonisé (code SH):
 - a) lorsque les marchandises concernées présentent des risques de fraude accrus,
 - b) lorsque les marchandises sont déclarées simultanément pour un autre régime douanier (par exemple l'exportation) qui nécessite lui-même l'indication du code SH.

Simplifications

Il existe différents types de simplifications qui permettent aux opérateurs agréés de déroger à certaines des obligations susmentionnées (voir encadré), mais leur utilisation suit la même approche:

- respect d'un ensemble de conditions générales (voir encadré) et de conditions spécifiques à la simplification concernée;
- délivrance d'une autorisation pour l'utilisation d'une simplification donnée. Cette autorisation peut être retirée si les conditions d'octroi de la simplification ne sont plus remplies après sa délivrance.

La délivrance d'une autorisation permet aux services douaniers de vérifier le respect des conditions générales et spécifiques régissant la simplification concernée.

Le système de garantie

Le système de garantie repose sur l'idée qu'une garantie isolée doit être fournie pour chaque transport de marchandises et doit couvrir le montant total des droits de douane et autres impositions (TVA ou droits d'accises) exigibles. Toutefois, la garantie isolée peut être remplacée par une garantie globale couvrant un certain nombre de mouvements, pour autant que certains critères très stricts soient respectés.

Garantie isolée

Une garantie peut être constituée par un dépôt en espèces, une caution⁽³⁾ ou un ensemble de titres de garantie, chacun correspondant à un montant fixe (7 000 euros).

À la suite de la réforme, la garantie isolée sera calculée sur la base du taux le plus élevé applicable aux marchandises dans le pays de départ. Par ailleurs, pour certaines marchandises présentant des risques de fraude accrus, des taux minimaux spécifiques seront appliqués⁽⁴⁾.

La possibilité, antérieure à la réforme, de recourir à une garantie forfaitaire correspondant à un montant fixe de 7 000 euros par envoi, quelle que soit la valeur de celui-ci, a été supprimée. À l'avenir, plusieurs titres de garantie devront être utilisés pour couvrir le montant total des droits et autres impositions exigibles. Leur validité est limitée à un an au maximum.

Garantie globale

Une garantie globale couvre un certain nombre d'opérations de transit. Des modifications importantes ont été introduites dans ce domaine afin d'essayer d'instaurer un certain équilibre entre les risques financiers et les charges qui pèsent sur les opérateurs de transit.

La garantie globale est désormais fixée de manière à couvrir le montant maximal des droits et autres impositions exigibles pendant une période d'au moins une semaine, calculé sur la base des transactions antérieures et de l'évolution prévisible des activités de l'opérateur. Ce montant maximal est appelé «montant de référence». Les mouvements effectués par l'opérateur ne doivent pas impliquer des montants supérieurs à ceux ainsi couverts, sauf si l'opérateur veille à en assurer la couverture au moyen d'une garantie supplémentaire.

Bien évidemment, certaines conditions doivent être remplies avant qu'un opérateur soit autorisé à recourir à cette facilité. Plus les risques sont élevés, plus les critères à respecter sont stricts et nombreux.

⁽³⁾ La caution est une personne physique ou morale qui s'engage par écrit à payer solidairement avec le débiteur (dans la plupart des cas, le principal obligé) le montant des droits et des impositions qui deviennent exigibles lorsqu'un document de transit n'est pas correctement apuré. Pour ce faire, elle doit être établie dans un des vingt-deux pays parties à la convention relative à un régime de transit commun et être agréée par les services douaniers.

⁽⁴⁾ Le détail des taux minimaux appliqués aux marchandises présentant des risques de fraude accrus figure dans l'annexe I de l'appendice I de la convention (relative au transit commun) et dans l'annexe 44 *quater* du règlement (CEE) n° 2454/93 (relatif au transit communautaire).

Couverture réduite

Les services douaniers peuvent fixer le niveau réel de la garantie globale à 100, à 50 ou à 30 % du «montant de référence», voire dispenser complètement l'opérateur de l'obligation de fournir une garantie. Le niveau de la réduction dépend des risques encourus, des antécédents de l'opérateur concerné, etc. (voir encadrés aux pages 22 et 23).

Le nouveau système de garantie repose sur les risques encourus lors de la réalisation du transport par l'opérateur qui engage l'opération de transit (dénommé «principal obligé»); plus ces risques sont élevés, plus les exigences de garantie sont sévères.

Interdiction temporaire du recours à la garantie globale

Dans des circonstances exceptionnelles, cette approche individualisée des opérateurs ne peut être maintenue et des mesures de portée plus générale doivent être prises, quelles que soient les caractéristiques personnelles des principaux obligés concernés.

Il peut parfois être nécessaire d'insister pour qu'aucune réduction du montant réel de la garantie globale en dessous du montant de référence ne soit accordée pour le transport de marchandises considérées comme présentant des risques particulièrement élevés, telles que le tabac, par exemple. Ce type de mesure pourrait être pris lorsque tout indique un risque de fraude exceptionnellement élevé. Si même cela s'avère insuffisant pour protéger les finances publiques, il est alors possible d'interdire le recours à la garantie globale pour le transport de ces marchandises.

Les nouvelles dispositions fixent les conditions spécifiques qui doivent être remplies avant que de telles mesures exceptionnelles puissent être prises.

Critères de réduction de la garantie globale ou d'octroi d'une dispense de garantie

Marchandises ordinaires

% du montant de la garantie Critères	100 %	50 %	30 %	Dispense
1. Situation financière globalement saine	Pas d'autres conditions	√	√	√
2. Expérience suffisante (en années)		√ (1)(*)	√ (2)(*)	√ (3)(*)
3. Niveau élevé de coopération avec les autorités compétentes		—	√	√
4. Maîtrise du transport		—	—	√
5. Bonne capacité financière, suffisante pour satisfaire aux engagements du principal obligé		—	—	√
(*) Durée réduite d'un an lorsque le principal obligé présente la déclaration de transit en utilisant des procédés informatiques.				

Marchandises présentant des risques de fraude accrus

% du montant de la garantie Critères	100 %	50 %	30 %	Dispense interdite
1. Situation financière globalement saine	√	√	√	
2. Expérience suffisante (en années)	√(1)(*)	√ (2)(*)	√ (3)(*)	
3. Niveau élevé de coopération avec les autorités compétentes	√ ou √	√	√	
4. Maîtrise du transport		√	√	
5. Bonne capacité financière, suffisante pour satisfaire aux engagements du principal obligé	—	—	√	

(*) Durée réduite d'un an lorsque le principal obligé présente la déclaration de transit en utilisant des techniques informatiques.

Dispense de garantie pour certains modes de transport

Il n'y a pas lieu de fournir une garantie pour couvrir les parcours aériens, les transports de marchandises sur le Rhin et les voies rhénanes, les transports par canalisation ou les opérations effectuées par les sociétés de chemin de fer des pays participant à la convention relative à un régime de transit commun. Toutefois, pour le transport ferroviaire, cette mesure ne s'applique qu'en cas d'utilisation d'une procédure simplifiée (voir point intitulé «Défis pour l'avenir»).

© arie wapenaar viaardingen-nl



La liaison maritime entre ports communautaires est traitée différemment suivant qu'elle est «régulière» ou non.

La dispense de garantie octroyée avant la réforme pour les transports maritimes a été supprimée, sauf pour la procédure simplifiée appliquée aux lignes maritimes régulières dans le cadre du transit communautaire (voir encadré).

Mouvements intracommunautaires par voie maritime

Les règles qui s'appliquent au transport maritime dans la Communauté ont été modifiées par le règlement (CE) n° 75/98 du 12 janvier 1998 (JO L 7 du 13.1.1998) entré en vigueur le 1^{er} juillet 1998. La législation révisée distingue :

- les «lignes maritimes régulières» entre ports de la Communauté. Les lignes régulières sont celles autorisées par les autorités douanières à la demande de la société qui assure la liaison régulière. Les marchandises non communautaires ainsi transportées relèvent du transit communautaire et doivent être déclarées comme telles. Elles doivent faire l'objet d'une garantie. Toutes les autres marchandises sont réputées communautaires sans qu'il soit besoin de le prouver, sauf si les autorités douanières établissent le contraire;
- les «lignes maritimes non régulières» qui sont toutes les autres liaisons dans le cadre desquelles les marchandises sont considérées comme non communautaires et sont soumises à des droits à leur entrée sur le territoire douanier de la CE, sauf naturellement s'il peut être établi qu'il s'agit de marchandises communautaires en apportant la preuve de leur statut (au moyen d'un document T2L, par exemple).

Fin du régime de transit et apurement

Une différence a été introduite entre la «fin» et l'«apurement» d'un régime de transit, et ce afin de définir clairement la portée et les limites des obligations du principal obligé et de garantir que sa responsabilité soit limitée aux événements survenant jusqu'à la fin de la procédure, mais non au-delà.

La fin d'un régime de transit est définie comme le moment où les marchandises et les documents d'accompagnement sont dûment présentés au bureau de douane de destination. Cependant, bien que le mouvement soit considéré comme ayant pris fin à ce moment-là, le régime n'est pas automatiquement apuré. Il ne peut l'être que lorsque les autorités douanières du pays de départ sont en mesure d'établir que le régime a correctement pris fin, en comparant les informations dont elles disposent avec celles renvoyées par le bureau de destination.

Des mesures ont été introduites tant sur le plan juridique que sur le plan opérationnel pour garantir l'apurement rapide du régime de transit après que son achèvement correct a été établi.

Lorsque le système de contrôle des documents papier est utilisé, s'il n'a toujours pas été établi, après deux mois, que le régime a correctement pris fin, le principal obligé peut produire un document valant preuve alternative. À cet effet, il peut faire viser un exemplaire supplémentaire du document administratif unique par le bureau de destination, en même temps que l'exemplaire original qui sera renvoyé par la voie administrative.

Si, après quatre mois, aucune preuve n'a été produite, les autorités du bureau de départ doivent lancer la procédure de recherche. Elles

se renseignent auprès du bureau de destination et, s'il y a lieu, des bureaux de passage, afin de vérifier si le régime a pris fin ou non. S'il est établi que le régime n'a pas été mené à son terme, elles essaieront alors de déterminer l'endroit où les droits et autres impositions sont exigibles afin de savoir quel pays est compétent pour les recouvrer auprès des débiteurs.

Il convient de noter que les autorités douanières peuvent toujours procéder à un contrôle a posteriori pour n'importe quel document.

Recouvrement des droits de douane et autres impositions

Les systèmes de transit communautaire et de transit commun fonctionnent désormais globalement suivant les mêmes règles pour déterminer:

- si une dette douanière est née et où, c'est-à-dire si des droits de douane et d'autres impositions sont devenus exigibles lorsque les marchandises ont disparu ou que le principal obligé n'a pas rempli ses obligations;
- qui doit acquitter cette dette (toujours le principal obligé, mais d'autres personnes peuvent également être concernées);
- quelles autorités doivent procéder au recouvrement de la dette et dans quel pays et, par conséquent, à qui les droits de douane et autres impositions doivent être payés.

Si, après dix mois (ce qui constitue normalement la période nécessaire pour mener à bien la procédure de recherche), il n'a toujours pas été possible d'établir où la dette était exigible, c'est le pays de départ (ou celui d'entrée) qui est réputé compétent et qui mènera la procédure de recouvrement auprès des débiteurs et de la caution et procédera à la perception des sommes dues.

S'il apparaît par la suite que la dette est en fait née dans un autre pays que celui qui a perçu les sommes, et si ce pays recouvre les droits et taxes concernés, les débiteurs initiaux doivent être remboursés par les autorités du pays ayant initialement perçu les montants dus⁽⁵⁾, afin d'éviter une double imposition.

Nécessité d'une action concrète

Élaborer une nouvelle législation n'est pas une fin en soi: la nouvelle réglementation doit ensuite être appliquée correctement, de manière uniforme et efficace. Tous les acteurs concernés doivent jouer leur rôle et assumer leurs obligations pour garantir que l'objectif de la réforme soit atteint et veiller à ce que l'environnement soit sûr et contrôlable. En raison de la nature internationale du transit, qui requiert un traitement équivalent des opérateurs dans tous les pays concernés, les services douaniers doivent travailler ensemble comme s'ils ne faisaient qu'un. Le Conseil de l'Union européenne et la commission mixte CE-AELE⁽⁶⁾ ont insisté sur ce point dans des résolutions montrant qu'ils accordaient tous deux la plus haute importance à la partie opérationnelle de la réforme du transit.

Les instruments permettant d'atteindre cet objectif existent, tant au niveau communautaire qu'au niveau national. Pour sa part, la Commission agit dans le cadre du programme «Douane 2002»⁽⁷⁾. La plupart des mesures pratiques visant à améliorer le fonctionnement du système de transit relèvent cependant de la responsabilité directe des administrations nationales, en particulier la mise à disposition des ressources nécessaires.

⁽⁵⁾ En ce qui concerne le transit communautaire, le système de remboursement ne concerne que les autres impositions, et non les dettes douanières.

⁽⁶⁾ La commission en charge de la convention relative à un régime de transit commun.

⁽⁷⁾ Le programme «Douane 2002» remplace l'ancien programme «Douane 2000» et le programme de formation Matthaëus.

Améliorations opérationnelles

Les principaux nouveaux instruments introduits au niveau opérationnel visent à :

- améliorer la gestion et la coopération administratives, par exemple par la nomination de coordinateurs nationaux de transit et de correspondants locaux. Un annuaire contenant leurs noms et adresses est mis à jour régulièrement et est disponible sur Europa, le site Internet de la Commission (à l'adresse suivante: http://europa.eu.int/comm/taxation_customs/publications/info_doc/info_doc_fr.htm).

Les coordinateurs nationaux de transit ont pour mission, entre autres, d'élaborer chaque année un plan national de gestion et de contrôle qui permet d'avoir une idée claire de la manière dont le système fonctionne, des points qui ont été améliorés et de ceux qui doivent encore l'être;

- expliquer et mettre en œuvre la nouvelle législation, grâce à la rédaction d'un manuel sur le transit, commun à tous les pays. Sa publication (y compris sur Internet) est prévue pour 2001. L'objectif est de garantir une application correcte et harmonisée de la législation sur le transit par les services douaniers et les opérateurs

Séance de formation

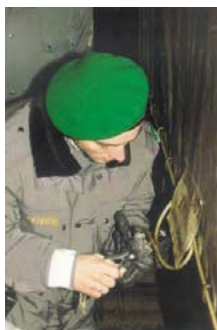


© Photo UE

de tous les pays participants. Il fournira aux différents utilisateurs un ensemble complet et homogène d'explications sur le système et les procédures;

- améliorer la surveillance douanière et le contrôle des procédures de transit, notamment à l'aide:
 - a) du système d'information préalable (un système actualisé et amélioré d'information préalable grâce auquel le bureau de départ avertit le bureau de destination de l'arrivée imminente d'envois présentant des risques accrus),

© Ministère autrichien des finances



Scellement de l'envoi

- b) d'une banque de données commune à toutes les administrations (appelée «système TCT») contenant des informations sur les cachets et les scellés douaniers authentiques, perdus, volés et falsifiés ainsi que sur les déclarations de transit préauthenticifiées et les actes de cautionnement;
- développer le partenariat avec les opérateurs. À l'heure actuelle, cette collaboration a lieu au sein du groupe de contact de transit⁽⁸⁾, créé en 1997, qui se réunit deux fois par an afin de discuter de la réforme et de son état d'avancement. Le groupe continuera de fonctionner en tant qu'enceinte d'échange d'informations sur le fonctionnement du nouveau système de transit.

⁽⁸⁾ Ce groupe est constitué de représentants d'associations professionnelles de tous types actives au niveau communautaire ou au niveau paneuropéen, des administrations douanières nationales et des services de la Commission.

Défis pour l'avenir

Réforme du régime de transit pour le transport par rail et les grands conteneurs

Un autre volet de la réforme concerne le régime de transit en cas de transport par rail. Plusieurs raisons justifient la nécessité de réformer aussi cette partie de la réglementation du transit. Après des années d'utilisation, le temps est désormais venu de vérifier le fonctionnement des simplifications qui ont été accordées aux sociétés nationales de chemin de fer et la manière dont ces sociétés assument leurs responsabilités. En outre, il est devenu nécessaire de prendre des mesures préventives strictes pour éviter l'irruption de la fraude dans le secteur ferroviaire et de revoir le système à la lumière des changements survenus dans l'environnement de ce mode de transport (notamment à la suite de la libéralisation du marché ferroviaire et de l'arrivée de compagnies privées pouvant opérer par-delà les frontières au sein de la Communauté).

La réforme du régime de transit concernant le transport ferroviaire sera la principale priorité de l'année 2001.

Élargissement de la convention relative à un régime de transit commun et de l'Union européenne

Le 1^{er} juillet 1996, la convention de transit CE-AELE a été étendue aux quatre pays de Visegrad (Hongrie, Pologne, République tchèque et Slovaquie). L'adhésion de ces pays à la convention a été précédée d'une importante phase d'assistance technique financée par le programme Phare de la CE.

Une approche similaire est maintenant adoptée à l'égard d'un second groupe de pays comprenant la Bulgarie, l'Estonie, la Lettonie, la Lituanie, la Roumanie et la Slovénie et, bien que dans des conditions légèrement différentes, la Turquie.

Toutefois, le Parlement européen et la Commission ont décidé de ne pas lancer de nouvelles invitations à adhérer à la convention relative à un régime de transit commun avant l'achèvement de la réforme et de l'informatisation du système de transit. Cela signifie que les conditions que ces pays devront remplir et la formation qu'ils recevront seront basées sur le système de transit révisé et informatisé.



© Photo UE

Réunion du groupe de travail CE-AELE sur le transit

Nouvelle convention européenne de facilitation douanière

Il convient de plus en plus de s'interroger sur la nécessité de voir trois systèmes de transit coexister en Europe (transit communautaire, transit commun et régime TIR), alors que l'intégration politique, commerciale et économique progresse. Des instruments de gestion simplifiés tels que le NSTI et le renforcement du parallélisme entre le transit communautaire et le transit commun ouvriront la voie à l'élaboration progressive d'un système de transit «paneuropéen», ainsi que le prône le rapport final de la commission d'enquête temporaire du Parlement européen.

Les deux principaux piliers d'un tel système de transit paneuropéen seraient:

- une convention globale européenne couvrant tous les aspects des procédures douanières en Europe [transit, DAU-MAU ⁽⁹⁾, facilitation des formalités et des contrôles aux frontières, etc.];
- un processus global de gestion et de prise de décision qui s'appuie sur une représentation équilibrée de tous les pays concernés, en adaptant le système actuel qui requiert l'unanimité pour toutes les décisions, ce qui rend la procédure de modification de la convention longue et fastidieuse.

⁽⁹⁾ DAU (document administratif unique) — MAU (message administratif unique).

Le nouveau système de transit informatisé (NSTI)



© Photo UE

Un PC utilisant le nouveau système de transit informatisé (NSTI)

Introduction

Ce chapitre présente tout d'abord les avantages que procure le NSTI et les obligations qui en découlent tant pour les opérateurs que pour les services douaniers. Il aborde ensuite le fonctionnement du système.

Quels sont les avantages du NSTI pour les opérateurs économiques?

Ce système procure de nombreux avantages aux opérateurs, notamment:

- une meilleure qualité de service;
- une réduction de l'attente aux bureaux de douane, la déclaration ayant été envoyée à l'avance par voie électronique;

- une plus grande flexibilité pour la présentation des déclarations;
- un apurement plus rapide du régime de transit grâce à l'utilisation d'un message informatique au lieu du renvoi de l'exemplaire n° 5 sur papier, ce qui entraîne une libération plus rapide de la garantie;
- une réduction des dépenses élevées liées au système de déclaration des marchandises basé sur la présentation de documents papier (procédures longues qui nécessitent beaucoup de temps et d'efforts);
- une plus grande transparence du régime de transit, qui sera profitable aux échanges;
- plus d'attente inutile au bureau de destination pour savoir si les services douaniers veulent contrôler ou non l'envoi, la décision ayant été prise bien avant l'arrivée des marchandises.

Outre ces avantages généraux, le NSTI présente également un intérêt supplémentaire pour les expéditeurs agréés. En effet, ceux-ci n'ont plus à accomplir les formalités fastidieuses inhérentes à un système basé sur des documents papier car tous les mouvements sont directement gérés par le système.

Quels sont les avantages du NSTI pour les services douaniers?

Ce système procure de nombreux avantages aux services douaniers, notamment:

- l'amélioration de la communication et de la coordination entre les administrations douanières;
- la fin des opérations répétitives, qui ne devront plus être exécutées qu'une seule fois, ce qui permet un gain de temps et l'élimination des risques liés à la duplication des informations;

- la création d'un système plus cohérent, ce qui accélérera le traitement des données et, simultanément, rendra le système plus flexible;
- l'harmonisation des critères de fonctionnement, ce qui éliminera une multitude de procédures internes et d'interprétations divergentes sur la manière dont les règles doivent être appliquées;
- la mise à disposition d'un système directement géré par les services douaniers, ce qui offre une meilleure sécurité, permet un traitement plus rapide des opérations de transit, garantit des données plus fiables et assure un meilleur suivi des mouvements.

Il est évident que les opérateurs profitent indirectement des avantages conférés aux services douaniers par le NSTI, et vice versa.

Quels opérateurs peuvent utiliser le NSTI?

En principe, tous les opérateurs peuvent utiliser le NSTI. Pour avoir accès au système, il leur suffit d'utiliser les procédures d'échange de données informatisées (EDI) établies pour la communication avec les services douaniers.

Quelles sont les obligations des services douaniers?

Les services douaniers devront:

- mettre en place les infrastructures informatiques, ou adapter leur système actuel, afin de répondre aux exigences du NSTI, notamment en matière de compatibilité avec le réseau commun de communications (CCN-CSI);
- créer une instance chargée d'assurer le bon fonctionnement des applications informatiques (assistance);
- formuler et prendre des mesures pour garantir l'intégration du NSTI dans les procédures et les structures existantes;
- élaborer et mettre en place une formation adéquate à l'intention du personnel des douanes et des opérateurs.

Fonctionnement

Principaux éléments ou messages utilisés lors d'une opération NSTI

Avant d'entrer dans les détails, il est utile d'indiquer quels sont les principaux éléments et messages utilisés dans une opération NSTI:

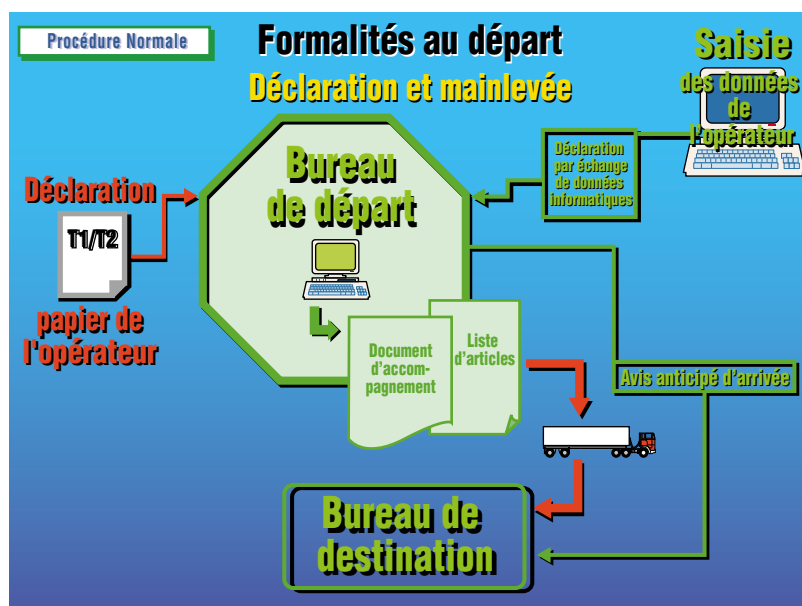
- la déclaration de transit, présentée sous la forme d'un document papier ou sous format électronique;
- le numéro de référence du mouvement (NRM), qui est un numéro d'enregistrement unique octroyé par le système à chaque déclaration pour identifier le mouvement;
- le document d'accompagnement de transit, qui suit les marchandises du départ jusqu'à destination;
- le message «avis d'arrivée anticipé», qui est envoyé par le bureau de départ au bureau de destination mentionné dans la déclaration;
- le message «avis de passage anticipé», qui est envoyé par le bureau de départ au(x) bureau(x) de passage déclaré(s)⁽¹⁰⁾ pour prévenir du passage de l'envoi à la frontière;
- le message «avis de passage de frontière», qui est envoyé par le bureau de passage réel après vérification de l'envoi;
- le message «avis d'arrivée», qui est envoyé par le bureau de destination réel au bureau de départ à l'arrivée des marchandises;
- le message «résultats du contrôle», qui est envoyé par le bureau de destination réel au bureau de départ après vérification des marchandises.

⁽¹⁰⁾ Un bureau de passage est un bureau de douane situé sur une des frontières extérieures de l'UE ou d'un des autres pays participant à la convention relative à un régime de transit commun.

En outre, il est important de comprendre que le système couvre toutes les combinaisons possibles de procédures normales et simplifiées, tant au départ qu'à l'arrivée.

Bureau de départ

La déclaration de transit est présentée au bureau de départ, soit sous la forme d'un document papier (auquel cas les données sont introduites dans le système par le bureau de douane — voir organigramme 1), soit sous forme électronique (voir organigramme 1, et organigramme 2, en cas d'utilisation de la procédure simplifiée). Les déclarations électroniques peuvent être effectuées à partir de terminaux mis à la disposition des opérateurs au bureau de douane de départ ou à partir des locaux mêmes de l'opérateur.

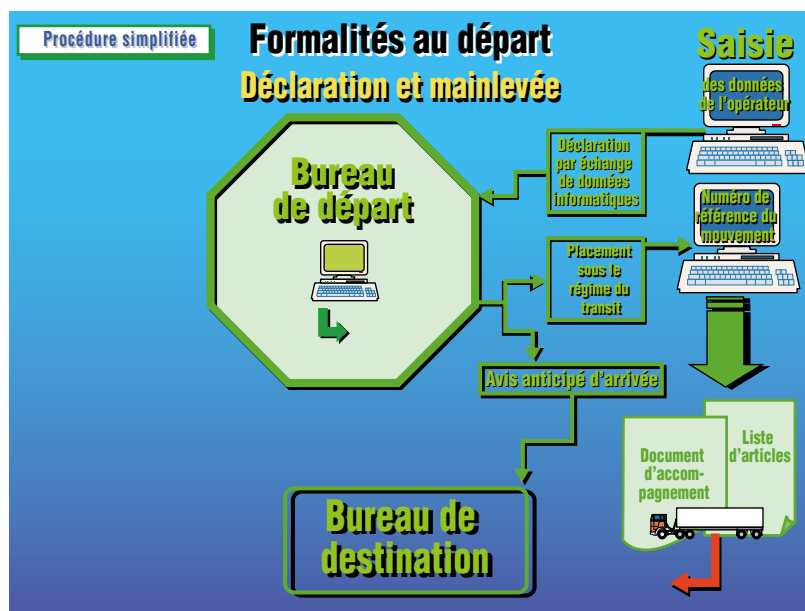


Organigramme 1 — Bureau de départ — Procédure normale

Quelle que soit la forme sous laquelle la déclaration est présentée, elle doit contenir toutes les données requises et respecter les spécifications du système, dans la mesure où celui-ci codifie et valide les données automatiquement. S'il détecte une incohérence, il la signale. L'opérateur en sera informé afin qu'il puisse apporter les corrections nécessaires avant que la déclaration ne soit définitivement acceptée.

Une fois les corrections saisies et la déclaration acceptée, le système attribue un numéro d'enregistrement unique à la déclaration, le numéro de référence du mouvement.

Ensuite, après d'éventuelles vérifications au bureau de départ lui-même ou dans les locaux de l'expéditeur agréé et une fois les garanties acceptées, les marchandises sont placées sous le régime du



Organigramme 2 — Bureau de départ —
Procédure simplifiée (expéditeur agréé)

transit. Le système imprime le document d'accompagnement de transit et, s'il y a lieu, la liste d'articles, soit au bureau de départ, soit dans les locaux de l'expéditeur agréé. Ces documents doivent voyager avec les marchandises et être présentés à tous les bureaux de passage ainsi qu'au bureau de destination.

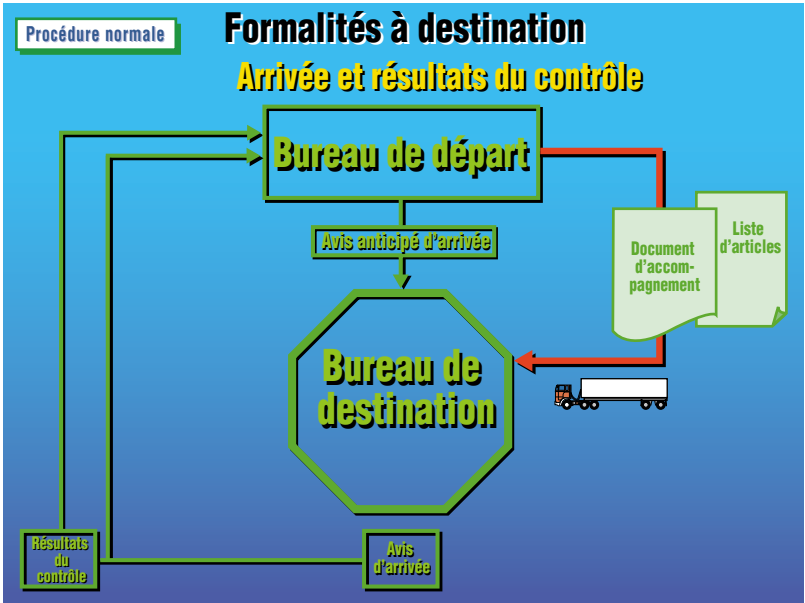
Lorsqu'il imprime ces documents, le bureau de départ envoie simultanément un avis anticipé d'arrivée au bureau de destination déclaré. Ce message contient principalement les informations tirées de la déclaration, ce qui permet au bureau de destination de vérifier les marchandises à leur arrivée. Le bureau de destination doit pouvoir disposer de toutes les informations possibles concernant l'opération de transit pour être en mesure de décider avec justesse et fiabilité des mesures qu'il convient de prendre à l'arrivée des marchandises.

Si les marchandises doivent transiter par un bureau de passage, le bureau de départ envoie également un avis anticipé de passage, de façon que le bureau concerné soit informé à l'avance de l'envoi et puisse en vérifier le passage.

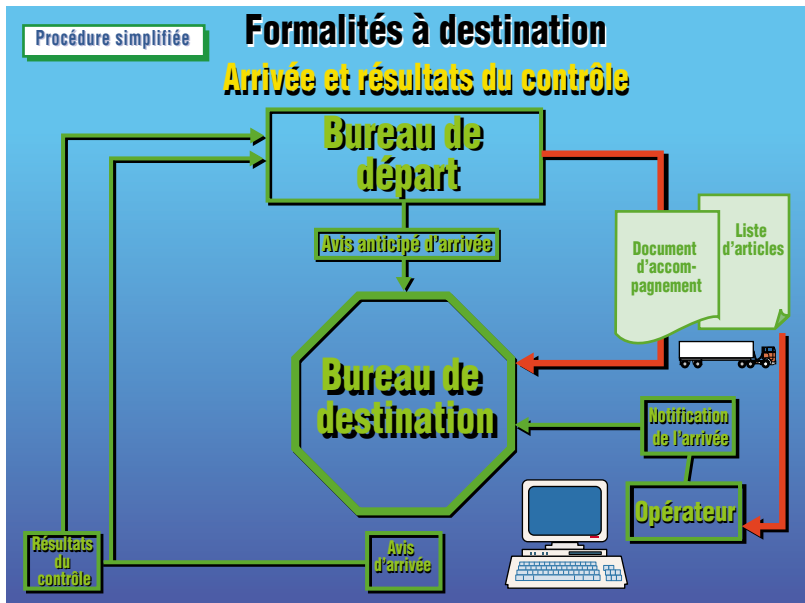
Bureau de destination

À leur arrivée, les marchandises doivent être présentées au bureau de destination (indirectement, par l'intermédiaire du destinataire agréé, ou directement) en même temps que le document d'accompagnement et la liste d'articles, s'il y a lieu (voir organigramme 3, ou organigramme 4, en cas d'utilisation de la procédure simplifiée). Ayant déjà reçu l'avis anticipé d'arrivée, les services douaniers ont connaissance de tous les détails de l'opération et ils auront donc pu décider à l'avance des contrôles qui seront nécessaires.

Grâce à la saisie du numéro de référence du mouvement, le système fait automatiquement apparaître l'avis anticipé d'arrivée correspondant à l'opération, sur la base duquel une éventuelle action ou vérification sera décidée, et il envoie un message «avis d'arrivée» au bureau de départ.



Organigramme 3 — Bureau de destination — Procédure normale



Organigramme 4 — Bureau de destination — Procédure simplifiée (destinataire agréé)

Après avoir procédé aux contrôles adéquats, le bureau de destination informe le bureau de départ des résultats de ces contrôles à l'aide d'un message «résultats du contrôle» indiquant les irrégularités éventuellement constatées.

Ce message est obligatoire pour l'apurement de l'opération de transit et la libération des garanties constituées pour le mouvement.

Bureau de passage

Lorsque les marchandises arrivent à un bureau de passage, elles doivent être présentées aux services douaniers avec le document d'accompagnement de transit et, s'il y a lieu, la liste d'articles. L'avis anticipé de passage, déjà disponible dans le système, est automatiquement retrouvé, sur simple saisie du numéro de référence du mouvement, et le passage des marchandises peut donc être autorisé. Un avis de passage de frontière est envoyé au bureau de départ.

Changement de bureau de passage ou de destination

Si les marchandises transitent par un bureau de passage autre que celui déclaré, le message initialement envoyé au bureau de passage déclaré n'est d'aucune utilité. Dans ce cas, le bureau de passage réel envoie un message au bureau de départ pour lui demander l'avis anticipé de passage afin d'avoir accès aux informations concernant l'envoi. Après avoir vérifié la régularité du mouvement, il lui renvoie l'avis de passage de frontière.

De la même manière, les marchandises peuvent être présentées à un bureau de destination autre que celui déclaré. Dans ce cas, le bureau de destination réel demande au bureau de départ de lui envoyer l'avis anticipé d'arrivée de manière à disposer des informations nécessaires concernant l'envoi.

En cas de changement de bureau de passage ou de destination, les messages envoyés aux bureaux déclarés sont inutiles et restent en suspens. C'est pourquoi le système envoie automatiquement un message aux bureaux déclarés pour leur indiquer où et quand les marchandises ont été présentées, afin qu'ils puissent valider et supprimer ces messages.

Procédures simplifiées: expéditeur agréé et destinataire agréé

Le recours à ces deux procédures simplifiées représente l'utilisation optimale des ressources disponibles dans le cadre du NSTI. La possibilité d'effectuer toutes les procédures depuis ses propres locaux et d'échanger des informations avec les services douaniers par voie électronique est clairement le moyen de procéder le plus rapide, le plus pratique, le plus sûr et le plus économique.

Naturellement, outre qu'il doit satisfaire aux critères classiques exigés pour devenir expéditeur agréé ou destinataire agréé, l'opérateur devra posséder un système informatique adéquat pour les échanges d'informations avec son bureau de douane de rattachement. Bien évidemment, cela ne peut fonctionner que si ce bureau est raccordé au NSTI.

Une fois ces critères remplis, le NSTI autorise les expéditeurs agréés à:

- établir la déclaration de transit grâce à leur propre système informatique;
- envoyer le message de déclaration correspondant par voie électronique au bureau de départ sans que les marchandises doivent y être physiquement présentées;
- envoyer et recevoir par voie électronique les messages ultérieurs, notamment les demandes de correction de la déclaration, la notification de son acceptation et la notification du placement des marchandises sous le régime du transit.

En ce qui concerne les destinataires agréés, le NSTI les autorise à:

- recevoir les marchandises et le document d'accompagnement directement dans leurs locaux;
- envoyer le message «notification d'arrivée» au bureau de destination compétent par voie électronique;
- recevoir et envoyer aux services douaniers, par voie électronique, les messages ultérieurs concernant la permission de décharger les marchandises et la notification des résultats du déchargement.

Ces avantages font vraiment du NSTI le système de transit de l'avenir.

Révision de la convention TIR

Introduction

Ce chapitre décrit les mesures réglementaires et opérationnelles qui ont été prises (ainsi que celles encore en discussion) pour améliorer le système TIR au profit de ses utilisateurs, des organisations responsables de sa gestion et des autorités chargées de le contrôler. Il décrit tout d'abord le volet juridique du processus de réforme, puis il présente les mesures préliminaires qui ont conduit à la réforme ainsi que la phase I de la révision elle-même. Les phases II et III ne sont que brièvement évoquées. Enfin, ce chapitre indique les mesures opérationnelles qui ont été prises.

Mesures préliminaires

Résolution n° 49 — Mesures à court terme

Le 3 mars 1995, dans une première tentative pour améliorer le système TIR perturbé par la fraude, le groupe de travail CEE-ONU (voir encadré) a adopté la résolution n° 49 concernant les mesures à court terme visant à assurer la sécurité et le fonctionnement efficace du régime de transit TIR. Dans cette résolution, le groupe de travail se déclarait préoccupé par la fraude pratiquée dans le cadre du système de transit TIR et résolu à sauvegarder ce système par une action commune de toutes les parties concernées. Il a décidé que, tout en attendant la révision globale de la convention TIR, un certain nombre de mesures à court terme devaient être appliquées au plus tôt par les autorités compétentes des parties contractantes.

Organisation administrative du système TIR

Le comité de gestion et le groupe de travail

La convention TIR est régie par le comité de gestion TIR, appuyé par le groupe de travail CEE-ONU sur des problèmes douaniers intéressant les transports. Ces organes sont chargés des problèmes réglementaires et d'autres questions importantes liés au régime TIR.

La commission de contrôle

La phase I de la révision de la convention TIR a créé une commission de contrôle TIR chargée de régler les détails pratiques et opérationnels du régime. Ainsi, le système TIR devrait être en mesure de réagir plus rapidement aux problèmes qui surviennent. La commission de contrôle est composée de neuf membres choisis parmi les parties contractantes et élus par le comité de gestion ⁽¹¹⁾. Elle a notamment pour mission:

- de surveiller l'application de la convention, notamment le fonctionnement du système de garantie;
- de coordonner et d'encourager les échanges d'informations entre les autorités compétentes des parties contractantes, les associations et les organisations internationales;
- de faciliter le règlement des différends entre les parties contractantes, les associations, les sociétés d'assurances et les organisations internationales;
- d'encourager la formation du personnel des autorités douanières et des autres parties intéressées concernées par le régime TIR.

Union internationale des transports routiers (IRU)

L'IRU, implantée à Genève, est responsable de l'impression et de la délivrance des carnets TIR, ainsi que de l'organisation du système de garantie international qui constitue l'épine dorsale du système.

⁽¹¹⁾ Les membres de la commission de contrôle TIR doivent représenter les intérêts des parties contractantes à la convention et non pas les intérêts spécifiques de chaque gouvernement ou organisation. La composition de la commission doit refléter, autant que faire se peut, la portée géographique de la convention TIR. Actuellement, elle est composée de représentants de la Commission européenne, de l'Allemagne, de la Croatie, de l'Estonie, de la Pologne, de la Russie, de la Suisse, de la Turquie et de l'Ukraine.

Safetir — Système de contrôle des carnets TIR

Au début des années 90, l'Union internationale des transports routiers (IRU) (voir encadré) a introduit un système de contrôle baptisé «Safetir» afin d'avoir un meilleur aperçu du fonctionnement du système TIR. L'objectif était d'être informé le plus rapidement possible de l'achèvement correct des mouvements TIR. À la suite de l'adoption de la résolution n° 49, le comité de gestion (voir encadré), reconnaissant la nécessité de prendre des mesures à court terme supplémentaires pour sauvegarder le système et rassurer les assureurs internationaux, a adopté une recommandation visant à garantir l'efficacité du fonctionnement de Safetir. Il a appelé les autorités douanières à informer l'IRU, via les associations garantes nationales, des carnets TIR présentés à destination, si possible à un rythme quotidien.

Tous les États membres de la Communauté ont mis en œuvre cette recommandation. Les services douaniers de la Communauté continueront de coopérer avec l'IRU afin d'améliorer l'efficacité et l'efficacité de Safetir.

Révision de la convention TIR de 1975

La révision concerne les modifications apportées à la convention TIR de 1975, notamment ses notes explicatives. Celles-ci comportent l'interprétation de certaines dispositions de la convention et figurent en annexe de celle-ci. La révision porte également sur les «commentaires» de la convention, qui sont importants pour l'interprétation, l'harmonisation et l'application de la convention, sans avoir d'effet juridiquement contraignant. Ceux-ci reflètent l'avis du comité de gestion et du groupe de travail CEE-ONU.

Dès le départ, il était clair que le processus de révision serait complexe et ne serait pas achevé avant longtemps. Il a donc été décidé de mener la révision en trois phases distinctes. À ce jour, seule la phase I a été achevée et est entrée en vigueur.



La fameuse plaque TIR synonyme de provenance lointaine

Phase I de la révision

Ces modifications ont été adoptées par le comité de gestion en juin 1997 et sont entrées en vigueur le 17 février 1999. Elles visent à renforcer le système TIR en:

- définissant des conditions minimales à remplir par les associations délivrant les carnets TIR et se portant caution;
- exigeant que les personnes souhaitant avoir accès au système TIR soient autorisées et remplissent des conditions minimales;
- créant une commission de contrôle TIR chargée de surveiller l'application de la convention TIR (voir encadré).

Associations délivrant les carnets TIR et se portant caution

Comme il est indiqué ci-dessus, chaque partie contractante peut autoriser des associations à délivrer des carnets TIR et à se porter caution. Les modifications de la phase I imposent des conditions et des exigences minimales à remplir par les associations et prévoient que l'autorisation peut être retirée si ces conditions ne sont plus remplies, notamment:

- l'existence en tant qu'association depuis au moins un an;
- une situation financière saine et des capacités organisationnelles permettant à l'association de remplir les obligations qui lui incombent dans le cadre de la convention;
- un personnel sachant appliquer correctement la convention;
- ne pas s'être rendu coupable d'infractions graves ou répétées à la législation douanière ou fiscale;
- l'engagement pris par l'association de vérifier que les personnes sollicitant une autorisation d'accès au régime TIR remplissent les conditions minimales;
- la constitution d'une garantie et la couverture de sa responsabilité par une assurance satisfaisante.

Autorisation accordée aux personnes souhaitant bénéficier du régime TIR

La phase I introduit une nouvelle exigence, à savoir que les personnes souhaitant avoir accès au régime TIR doivent recevoir une autorisation et, pour ce faire, doivent remplir des conditions et des critères minimaux, notamment:

- avoir une expérience ou, au moins, une aptitude à effectuer régulièrement des transports internationaux (titulaire d'un permis de transports internationaux, etc.);
- présenter une situation financière saine;
- savoir appliquer correctement la convention TIR;
- ne pas s'être rendu coupable d'infractions graves ou répétées à la législation douanière ou fiscale;
- s'être engagé par écrit auprès d'une association à respecter les formalités douanières, à s'acquitter des sommes dues, etc.

Dans tous les cas, le titulaire d'un carnet TIR est considéré comme une «personne souhaitant bénéficier du régime TIR» et doit donc disposer d'une autorisation. Dans la plupart des États membres et des autres parties contractantes, cette autorisation est aussi obligatoire pour les personnes qui transportent des marchandises sous couvert du régime TIR sans être elles-mêmes les titulaires du carnet. La procédure d'autorisation dans chaque partie contractante implique les autorités compétentes et les associations nationales, mais les modalités précises sont du ressort de chaque pays. Les autorités compétentes doivent transmettre à la commission de surveillance TIR les informations concernant chaque personne autorisée ou dont l'autorisation a été retirée.

Phase II de la révision

Le principal objectif de cette phase est de mettre en place un système de garantie international stable et efficace et de renforcer l'harmonisation des procédures administratives entre les parties contractantes. Les points suivants sont concernés:

- statut et fonctions des organisations internationales participant au système TIR;
- définition de la «fin» et de l'«apurement» d'une opération TIR;
- bonnes pratiques en matière de fin, d'apurement et de recherche;
- autres formes de preuve de la fin d'une opération TIR;
- définition et responsabilités du titulaire du carnet TIR.

Phase III de la révision

Il est prévu que cette phase porte sur l'informatisation du régime TIR et sur la révision du carnet TIR. Les travaux commenceront en 2001. Toutefois, aucune décision définitive n'a encore été prise et le contenu réel de cette phase pourrait changer à la lumière de nouvelles exigences ou de nouveaux développements.

Mesures opérationnelles

Comme il a été indiqué ci-dessus, la réforme du transit entreprise en Europe ne comprend pas seulement des modifications réglementaires et une informatisation, mais également un certain nombre de mesures opérationnelles. Il convient de noter que ces mesures et leurs objectifs s'appliquent non seulement au transit communautaire et au transit commun, mais aussi au régime TIR. Dans ce dernier cas, une mesure est spécifiquement prévue pour réduire le délai de renvoi du volet du carnet TIR établissant la «fin» de l'opération et la saisie immédiate des données dans le système Safetir.

Pour en savoir plus

La liste figurant ci-dessous énumère quelques-uns des principaux documents de référence.

A. Généralités concernant la réforme du transit communautaire et du transit commun

- Parlement européen

«Rapport sur le régime de transit communautaire» de la commission d'enquête du Parlement européen sur le régime de transit communautaire (doc. PE 220.895 du 20 février 1997).

- Conseil

Résolution du Conseil du 23 novembre 1995 sur l'informatisation des régimes de transit douanier (JO C 327 du 7.12.1995, p. 2).

Résolution du Conseil du 21 juin 1999 sur la réforme des régimes de transit douanier (JO C 193 du 9.7.1999, p. 1).

- Commission mixte CE-AELE «transit commun»

Résolution de la commission mixte CE-AELE du 2 décembre 1999 sur la réforme du régime de transit commun (JO C 42 du 15.2.2000, p. 4).

- Cour des comptes

Rapport annuel (exercice 1994) (JO C 327 du 7.12.1995).

- Commission

Rapport annuel 1994 intitulé «Protection des intérêts financiers de la Communauté — Lutte contre la fraude» [COM(95) 98].

Communication de la Commission du 29 mars 1995 intitulée «Fraude dans la procédure de transit — Solutions prévues et perspectives dégagées pour l'avenir» [COM(95) 108 final].

Communication du 3 avril 1996 intitulée «Action de la Commission en matière de lutte contre la fraude dans le transit» [SEC(96) 290 final].

Communication de la Commission du 9 octobre 1996 intitulée «L'avenir des régimes de transit: rapport intermédiaire» et rapport intermédiaire sur le transit qui figure en annexe [COM(96) 477 final].

Compte rendu de la conférence Eurotransit des 6 et 7 février 1997 (document XXI/1070/97).

Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil du 30 avril 1997 intitulée «Plan d'action pour le transit en Europe — Une nouvelle politique douanière» [COM(97) 188 final et JO C 176 du 10.6.1997, p. 3].

- Comité économique et social

Avis sur la communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil intitulée «Plan d'action pour le transit en Europe — Une nouvelle politique douanière» (JO C 355 du 21.11.1997).

B. Législation applicable au transit douanier

- Transit communautaire

Code des douanes communautaire: règlement (CEE) n° 2913/92 du Conseil du 12 octobre 1992 (JO L 302 du 19.10.1992), modifié aux fins de la réforme du transit par le règlement (CE) n° 955/1999 du Parlement européen et du Conseil du 13 avril 1999 (JO L 119 du 7.5.1999).

Dispositions d'application du code: règlement (CEE) n° 2454/93 de la Commission du 2 juillet 1993 (JO L 253 du 11.10.1993), modifié aux fins de la réforme du transit par le règlement (CE) n° 502/1999 de la Commission du 12 février 1999 (NSTI — phase II) (JO L 65 du 12.3.1999) et le règlement (CE) n° 2787/2000 de la Commission du 15 décembre 2000 (réforme globale) (JO L 330 du 27.12.2000).

- Transit commun

Convention CE-AELE relative à un régime de transit commun du 20 mai 1987 (JO L 226 du 18.8.1987), modifiée par la décision n° 1/1999 de la commission mixte CE-AELE «transit commun» du 12 février 1999 (NSTI) (JO L 65 du 12.3.1999), la décision n° 2/1999 de la commission mixte CE-AELE «transit commun» du 30 mars 1999 (NSTI et CCN-CSI) (JO L 119 du 7.5.1999) et la décision n° 1/2000 de la commission mixte CE-AELE «transit commun» du 20 décembre 2000 (réforme globale) (JO L 9 du 12.1.2001).

- Convention relative au document administratif unique

Convention CE-AELE sur la simplification des formalités dans les échanges de marchandises (introduisant l'utilisation d'un document administratif unique à cet effet) (JO L 134 du 22.5.1987), modifiée aux fins du transit commun par la décision n° 1/2000 de la commission mixte CE-AELE «transit commun» du 20 décembre 2001 (JO L 9 du 12.1.2001).

- Programme «Douane 2002»

Décision n° 210/97/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 décembre 1996 portant adoption d'un programme d'action pour la douane dans la Communauté («Douane 2002») (JO L 33 du 4.2.1997), modifiée par la décision n° 105/2000/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 décembre 1999, modifiant la décision n° 210/97/CE portant adoption d'un programme d'action pour la douane dans la Communauté («Douane 2000») et abrogeant la décision 91/341/CEE du Conseil (JO L 13 du 19.1.2000, p. 1).

- Convention TIR

Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (convention TIR de 1975), manuel TIR, ECE/TRANS/TIR/5, publications des Nations unies.

Notification de dépôt à l'ONU C.N. 433 1999 Treaties-1 du 17 novembre 1997 concernant la phase I de la révision de la convention TIR et les mesures de mise en œuvre nationales prises par les parties contractantes.

Commission européenne

Nouveaux systèmes de transit douanier pour l'Europe

Luxembourg: Office des publications officielles des Communautés
européennes

2001 — 55 p. — 16,2 x 22,9 cm

ISBN 92-828-9357-X

BELGIQUE/BELGIË

Jean De Lannoy
Avenue du Roi 202/Koningslaan 202
B-100 Bruxelles/Brussel
Tel. (32-2) 538 43 08
Fax (32-2) 538 08 41
E-mail: jean.de.lannoy@infoboard.be
URL: <http://www.jean-de-lannoy.be>

La librairie européenne/De Europese Boekhandel

Rue de la Loi 244/Wetstraat 244
B-1040 Bruxelles/Brussel
Tel. (32-2) 295 26 39
Fax (32-2) 735 08 60
E-mail: mail@ibeurope.be
URL: <http://www.ibeurope.be>

Moniteur belge/Belgisch Staatsblad

Rue de Louvain 40-42/Leuvenseweg 40-42
B-1000 Bruxelles/Brussel
Tel. (32-2) 552 22 11
Fax (32-2) 511 01 84
E-mail: eusaales@just.fgov.be

DANMARK

J. H. Schultz Information A/S

Herstedvang 12
DK-2620 Albertslund
Tel. (45) 43 63 23 00
Fax (45) 43 63 13 89
E-mail: schultz@schultz.dk
URL: <http://www.schultz.dk>

DEUTSCHLAND

Bundesanzeiger Verlag GmbH

Vertriebsabteilung
Amsterdamer Straße 192
D-50755 Köln
Tel. (49-221) 97 66 80
Fax (49-221) 97 66 87
E-mail: vertriet@bundesanzeiger.de
URL: <http://www.bundesanzeiger.de>

ΕΛΛΑΔΑ/GREECE

G. C. Eleftheroudakis SA

International Bookstore
Panepistimiou 17
GR-10564 Athina
Tel. (30-1) 331 41 80/12/3/4/5
Fax (30-1) 323 98 21
E-mail: elebooks@netor.gr
URL: <http://elebooks@heliasnet.gr>

ESPAÑA

Boletín Oficial del Estado

Trafalgar 27
E-28071 Madrid
Tel. (34) 915 38 21 11 (libros)
915 84 17 15 (suscripción)
Fax (34) 915 38 21 21 (libros),
915 84 17 14 (suscripción)
E-mail: clientes@com.boe.es
URL: <http://www.boe.es>

Mundi Prensa Libros, SA

Castelló, 37
E-28001 Madrid
Tel. (34) 914 36 37 00
Fax (34) 915 73 39 98
E-mail: libreria@mundiprensa.es
URL: <http://www.mundiprensa.com>

FRANCE

Journal officiel

Service des publications des CE
26, rue Desaix
F-75727 Paris Cedex 15
Tel. (33) 140 58 77 31
Fax (33) 140 58 77 00
E-mail: europublications@journal-officiel.gouv.fr
URL: <http://www.journal-officiel.gouv.fr>

IRELAND

Alan Hanna's Bookshop

270 Lower Rathmines Road
Dublin 6
Tel. (353-1) 496 73 98
Fax (353-1) 498 02 28
E-mail: hannaas@iol.ie

ITALIA

Licosa SpA

Via Duca di Calabria, 1/1
Casella postale 552
I-50125 Firenze
Tel. (39) 055 64 83 1
Fax (39) 055 64 12 57
E-mail: licosa@licosa.com
URL: <http://www.licosa.com>

LUXEMBOURG

Messagegries du livre SARTL

5, rue Raiffeisen
L-2411 Luxembourg
Tel. (352) 40 10 20
Fax (352) 49 06 61
E-mail: mail@mdl.lu
URL: <http://www.mdl.lu>

NEDERLAND

SDU Servicecenter Uitgevers

Christoffel Plantijnstraat 2
Postbus 20014
2600 EA Den Haag
Tel. (31-70) 378 98 80
Fax (31-70) 378 97 83
E-mail: sdu@sdu.nl
URL: <http://www.sdu.nl>

ÖSTERREICH

Manz'sche Verlags- und

Universitätsbuchhandlung GmbH
Kohlmarkt 16
A-1014 Wien
Tel. (43-1) 53 16 11 00
Fax (43-1) 53 16 11 67
E-Mail: manz@schwing.at
URL: <http://www.manz.at>

PORTUGAL

Distribuidora de Livros Bertrand Ld.ª

Grupo Bertrand, SA
Rua das Terras dos Vales, 4-A
Apartado 60037
P-2700 Amadora
Tel. (351) 214 96 87 87
Fax (351) 214 96 02 55
E-mail: dlb@lp.pt

Imprensa Nacional-Casa da Moeda, SA

Grupo de Publicações Oficiais
Rua da Escola Politécnica, 135
P-1250-100 Lisboa Codex
Tel. (351) 213 94 57 00
Fax (351) 213 94 57 50
E-mail: spoc@incm.pt
URL: <http://www.incm.pt>

SUOMI/FINLAND

Akateeminen Kirjakaupa/

Akademiska Bokhandeln
Keskuskatu 1/Centralgatan 1
PL/PO 128
FIN-00101 Helsinki/Helsingfors
P./Fin (358-9) 121 44 18
F./fax (358-9) 121 44 35
Sähköposti: sps@akateeminen.com
URL: <http://www.akateeminen.com>

SVERIGE

BTJ AB

Traktorvägen 11-13
S-221 82 Lund
Tel. (46-46) 18 00 00
Fax (46-46) 30 79 47
E-post: btjeu-pub@btj.se
URL: <http://www.btj.se>

UNITED KINGDOM

The Stationery Office Ltd

Customer Services
PO Box 29
Norwich NR3 1GN
Tel. (44) 870 60 05-522
Fax (44) 870 60 05-533
E-mail: book.orders@theso.co.uk
URL: <http://www.itsofficial.net>

ISLAND

Bokabud Larusar Blöndal

Skólavörðungstr. 2
IS-101 Reykjavík
Tel. (354) 552 55 40
Fax (354) 552 55 60
E-mail: bokabud@sirnet.is

NORGE

Swets Blackwell AS

Østernsveien 18
Boks 6512 Etterstad
N-0606 Oslo
Tel. (47) 22 97 45 00
Fax (47) 22 97 45 45
E-mail: info@no.swetsblackwell.com

SCHWEIZ/SUISSE/SWITZERLAND

Euro Info Center Schweiz

c/o OSEC
Stampfenbachstraße 85
PF 492
CH-8035 Zürich
Tel. (41-1) 365 53 15
Fax (41-1) 365 54 11
E-mail: eics@osec.ch
URL: <http://www.osec.ch/eics>

BĂLGARIA

Europress Euromedia Ltd

59, blvd Vitosha
BG-1000 Sofia
Tel. (359-2) 980 37 66
Fax (359-2) 980 42 30
E-mail: Milena@mboc.cit.bg
URL: <http://www.europress.bg>

ČESKÁ REPUBLIKA

ÚVIS

odd. Publikaci
Havekova 22
CZ-130 00 Praha 3
Tel. (420-2) 22 72 07 34
Fax (420-2) 22 71 57 38
URL: <http://www.uvis.cz>

CYPRUS

Cyprus Chamber of Commerce and Industry

PO Box 21455
Christofos Moutafakis
CY-1500 Nicosia
Tel. (357-2) 88 97 52
Fax (357-2) 66 10 44
E-mail: demetrap@cci.org.cy

ESTI

Eesti Kaubandus-Tööstuskoda

(Estonian Chamber of Commerce and Industry)
Toom-Kooli 17
EE-10130 Tallinn
Tel. (372) 646 02 44
Fax (372) 646 02 45
E-mail: einfo@koda.ee
URL: <http://www.koda.ee>

HRVATSKA

Mediatrade Ltd

Pavla Hatza 1
HR-10000 Zagreb
Tel. (385-1) 481 94 11
Fax (385-1) 481 94 11

MAGYARORSZÁG

Euro Info Service

Szt. István krt.12.
II emelet 1/A
PO Box 1039
H-1137 Budapest
Tel. (36-1) 329 21 70
Fax (36-1) 349 20 53
E-mail: euroinfo@euroinfo.hu
URL: <http://www.euroinfo.hu>

MALTA

Miller Distributors Ltd

Malta International Airport
PO Box 25
Luqa LOA 05
Tel. (356) 66 44 88
Fax (356) 67 67 99
E-mail: gwirth@usa.net

POLSKA

Arks Polona

Krakowskie Przedmieście 7
Skr. pocztowa 1001
PL-00-950 Warszawa
Tel. (48-22) 826 12 01
Fax (48-22) 826 62 40
E-mail: books119@arspolona.com.pl

ROMÂNIA

Euromedia

Str. Dionisie Lupu nr. 65, sector 1
RO-70184 Bucuresti
Tel. (40-1) 315 44 03
Fax (40-1) 312 96 46
E-mail: euromedia@mailcity.com

SLOVAKIA

Centrum VTI SR

Nám. Slobody, 19
SK-81223 Bratislava
Tel. (421-7) 54 41 83 64
Fax (421-7) 54 41 83 64
E-mail: europ@tb1.sltk.stuba.sk
URL: <http://www.sltk.stuba.sk>

SLOVENIJA

Gospodarski Vestnik

Dunajska cesta 5
SLO-1000 Ljubljana
Tel. (386) 613 09 16 40
Fax (386) 613 09 16 45
E-mail: europ@gvestnik.si
URL: <http://www.gvestnik.si>

TÜRKIYE

Dünya Infotel AS

100, Yil Mahallesi 34440
TR-80050 Baçlar-İstanbul
Tel. (90-212) 629 46 89
Fax (90-212) 629 46 27
E-mail: infotel@dunya-gazete.com.tr

ARGENTINA

World Publications SA

Av. Cordoba 1877
C1120 AAA Buenos Aires
Tel. (54-11) 48 15 81 56
Fax (54-11) 48 15 81 56
E-mail: wpbooks@infovia.com.ar
URL: <http://www.wpbooks.com.ar>

AUSTRALIA

Hunter Publications

PO Box 404
Abbotsford, Victoria 3067
Tel. (61-3) 94 17 53 61
Fax (61-3) 94 19 71 54
E-mail: jpdavies@ozemail.com.au

BRESIL

Livraria Camões

Rua Bittencourt da Silva, 12 C
CEP
24003-900 Rio de Janeiro
Tel. (55-21) 262 47 76
Fax (55-21) 262 47 76
E-mail: livraria.camoes@incm.com.br
URL: <http://www.incem.com.br>

CANADA

Les éditions La Liberté Inc.

3028, chemin Sainte-Foy
Sainte-Foy, Québec G1X 3V6
Tel. (1-418) 658 37 63
Fax (1-800) 567 54 49
E-mail: liberte@mediom.qc.ca

Renouf Publishing Co. Ltd

5369 Chemin Canotek Road, Unit 1
Ottawa, Ontario K1J 9J3
Tel. (1-613) 745 26 65
Fax (1-613) 745 76 60
E-mail: order.dept@renoufbooks.com
URL: <http://www.renoufbooks.com>

EGYPT

The Middle East Observer

41 Sherif Street
Cairo
Tel. (20-2) 392 69 19
Fax (20-2) 393 97 32
E-mail: inquiry@meobserver.com
URL: <http://www.meobserver.com.eg>

INDIA

EBIC India

3rd Floor, Y. B. Chavan Centre
Gen. J. Bhosale Marg.
Mumbai 400 021
Tel. (91-22) 282 60 64
Fax (91-22) 285 45 64
E-mail: ebicindia@vsnl.com
URL: <http://www.ebicindia.com>

JAPAN

PSI-Japan

Asahi Sanbancho Plaza #206
7-1 Sanbancho, Chiyoda-ku
Tokyo 102
Tel. (81-3) 32 34 69 21
Fax (81-3) 32 34 69 15
E-mail: books@psi-japan.co.jp
URL: <http://www.psi-japan.co.jp>

MALAYSIA

EBIC Malaysia

Suite 45.02, Level 45
Plaza MBI (Letter Box 45)
8 Jalan Yap Kwan Seng
50450 Kuala Lumpur
Tel. (60-3) 21 62 92 98
Fax (60-3) 21 62 61 98
E-mail: ebic@tm.net.my

MÉXICO

Mundi Prensa México, SA de CV

Río Pánuco, 141
Colonia Cuauhtémoc
MX-06500 México, DF
Tel. (52-5) 533 56 58
Fax (52-5) 514 67 99
E-mail: 101545.2361@compuserve.com

PHILIPPINES

EBIC Philippines

19th Floor, PS Bank Tower
Sen Gilj I, Puyat Ave. cor. Tindalo St.
Makati City
Metro Manila
Tel. (63-2) 759 66 80
Fax (63-2) 759 66 80
E-mail: eocppcom@globe.com.ph
URL: <http://www.ecpp.com>

SOUTH AFRICA

Eurochamber of Commerce in South Africa

PO Box 781738
2146 Sandton
Tel. (27-11) 884 39 52
Fax (27-11) 883 55 73
E-mail: info@eurochamber.co.za

SOUTH KOREA

The European Union Chamber of Commerce in Korea

5th Fl., The Shilla Hotel
202, Gangchung-dong 2 Ga, Chung-ku
Seoul 100-392
Tel. (82-2) 22 53-5631/4
Fax (82-2) 22 53-5635/6
E-mail: eucck@eucck.org
URL: <http://www.eucck.org>

SRI LANKA

EBIC Sri Lanka

Trans Asia Hotel
115 Sir Chittampalam
A. Gardiner Mawatha
Colombo 2
Tel. (94-1) 074 71 50 78
Fax (94-1) 44 87 79
E-mail: ebic@slnet.lk

UNITED STATES OF AMERICA

Bernan Associates

4611-F Assembly Drive
Lanham MD 20706-4391
Tel. (1-800) 274 44 47 (toll free telephone)
Fax (1-800) 865 34 50 (toll free fax)
E-mail: query@bernan.com
URL: <http://www.bernan.com>

ANDERE LÄNDER/OTHER COUNTRIES/
AUTRES PAYS

Bitte wenden Sie sich an ein Büro Ihrer Wahl/Please contact the sales office of your choice/Veuillez vous adresser au bureau de vente de votre choix

Office for Official Publications of the European Communities

2, rue Mercier
L-2985 Luxembourg
Tel. (352) 29 29-42455
Fax (352) 29 29-42758
E-mail: info-info-opoce@cec.eu.int
URL: <http://eur-op.eu.int>

02 08 07

CC-26-99-110-FFR-C



OFFICE DES PUBLICATIONS OFFICIELLES
DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

L-2985 Luxembourg

ISBN 92-828-9357-X



9 789282 893579 >