



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2007/6
10 juillet 2007

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

Comité de gestion de la Convention TIR de 1975

Quarante-quatrième session
Genève, 27 septembre 2007

Point 3 a) i) de l'ordre du jour provisoire

ACTIVITÉS ET ADMINISTRATION DE LA COMMISSION DE CONTRÔLE TIR (TIRExB)

Activités de la TIRExB

Rapport du Président de la TIRExB à la trente et unième session

I. PARTICIPATION

1. La Commission de contrôle TIR (TIRExB) a tenu sa trente et unième session les 25 et 26 janvier 2007, à Genève.
2. Les membres suivants étaient présents: M. R. Boxström (Finlande), M. A. Habekh (Jordanie), M. J. Marques (Communauté européenne), M^{me} N. Rybkina (Fédération de Russie), M^{me} N. Rynkevich (Biélorus) et M. R. Šmidl (République tchèque). M^{me} H. Metaxa-Mariatou (Grèce) était excusée. M. G. Grigorov (Bulgarie) et M. R. Şen (Turquie) étaient absents.
3. Conformément au paragraphe 5 de l'article 11 de l'annexe 8 à la Convention, l'Union internationale des transports routiers (IRU) a participé à la session en qualité d'observateur. Elle était représentée par M. J. Acri, Directeur du Système TIR.
4. La TIRExB s'est déclarée préoccupée par l'absence répétée et non excusée de certains membres et a demandé au Président d'appeler l'attention du Comité de gestion TIR sur cette question.

II. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

5. La TIRExB a adopté l'ordre du jour de sa session établi par le secrétariat TIR (TIRExB/AGE/2007/31).

III. ÉLECTION D'UN PRÉSIDENT

6. La TIRExB a rappelé que lorsqu'un renouvellement de la Commission donnait lieu à des élections à la session de printemps du Comité de gestion TIR, le Président élu l'année précédente devait rester en fonctions jusqu'à la première réunion de la TIRExB nouvellement élue (TIRExB/REP/2005/25, par. 5).

IV. ADOPTION DU RAPPORT DE LA TRENTIÈME SESSION DE LA TIRExB

Document: TIRExB/REP/2006/30draft.

7. La TIRExB a adopté le rapport de sa trentième session (TIRExB/REP/2006/30draft), sous réserve des modifications ci-après:

Paragraphe 8

Modifier la cinquième phrase comme suit:

«La TIRExB a jugé que ces carnets TIR pouvaient faire l'objet d'une fraude et qu'une modification rapide de la liste pourrait entraîner des difficultés pour les autorités douanières. Une plus grande transparence devrait présider à l'élaboration de la liste et à ses modifications ultérieures.»

Paragraphe 13

Après la première phrase, ajouter une nouvelle phrase ainsi libellée:

«La TIRExB a noté que le tracteur tombait également dans le champ de la définition d'un véhicule routier (art. premier, al. g) dont le numéro d'immatriculation est indiqué à la rubrique 8 de la page de couverture du carnet TIR.»

Paragraphe 14

Modifier la dernière phrase comme suit:

«La Commission a jugé qu'une procédure applicable au changement de tracteur devrait être aussi simple que possible, tout en tenant compte des intérêts des autorités douanières et de l'industrie des transports, et elle a prié le secrétariat de rédiger un commentaire sur la question, pour examen à des sessions ultérieures.»

Paragraphe 23

Modifier la première phrase comme suit:

«La TIRExB a en principe appuyé les propositions du secrétariat et souligné de nouveau l'importance du registre pour le travail quotidien des autorités douanières.»

Paragraphe 24

Modifier le paragraphe comme suit:

«24. La TIRExB a examiné le document informel n° 13 (2006), établi par l'administration douanière finlandaise pour présenter diverses pratiques suivies pour compléter la rubrique 8 ("Documents joints au manifeste") du carnet TIR. La Commission a jugé que compléter cette rubrique était étroitement lié au remplissage d'autres cases de souches du carnet TIR. Partant, la question devrait être abordée à l'occasion de l'élaboration d'une instruction générale indiquant étape par étape comment remplir le carnet TIR. À ce sujet, la TIRExB a noté que les Parties contractantes ne semblent pas toutes disposer d'un tel mode d'emploi au niveau national. Cette instruction, une fois élaborée, pourrait s'avérer être un instrument utile pour les autorités douanières et les titulaires des carnets TIR. En attendant, la Commission a décidé d'inviter les délégations participant aux réunions du WP.30 et/ou de l'AC.2 de partager avec le secrétariat leurs directives nationales éventuelles relatives à la manière de remplir le carnet TIR.»

Annexe, paragraphe 3

Dans la dernière colonne du tableau, remplacer «access» par «assess» (à trois reprises).

8. Le texte révisé du rapport de la trentième session de la Commission est publié sous la cote TIREx/REP/2006/30.

V. CARNETS TIR PERDUS ET INVALIDÉS

Document: Document informel n° 3 (2007).

9. La TIRExB a rappelé qu'elle avait déjà estimé qu'une plus grande transparence était souhaitable au sujet de l'établissement d'une liste des carnets TIR perdus et invalidés et des modifications ultérieures. La Commission s'est félicitée du document informel n° 3 (2007) de l'IRU donnant davantage de précisions sur la question. L'IRU a en particulier réitéré qu'un carnet TIR qui avait été délivré puis invalidé ne pouvait jamais recouvrer sa validité, même s'il était ultérieurement récupéré. Toutefois, les carnets TIR invalidés mais qui n'ont pas été délivrés et ont été ultérieurement récupérés peuvent être ôtés de la liste des carnets TIR invalidés: ces carnets ne sont pas «revalidés» mais, à leur retour à l'IRU sont enregistrés comme étant «archivés». À ce sujet, l'IRU a renvoyé à son document informel n° 5 (2005) qui donnait une explication complète et détaillée sur les procédures en place pour les carnets TIR perdus, volés ou invalidés ainsi que sur les outils et moyens à la disposition des autorités douanières pour repérer les carnets TIR concernés.

10. La Commission a souligné que la structure retenue pour dresser la liste des carnets TIR perdus et invalidés devrait rester aussi simple que possible afin de donner aux autorités douanières «sur le terrain» une indication nette et précise quant au point de savoir si elles devaient ou non accepter un carnet TIR donné. De l'avis de la TIRExB il faudrait que les Parties contractantes, par l'intermédiaire du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports aussi bien que du Comité de gestion TIR, soient également informées des principes exposés dans le document informel n° 5 (2005) et n° 3 (2007). À cette fin, la Commission a

invité l'IRU à établir un nouveau document et, si possible, une communication pour examen à l'une des sessions futures du WP.30/AC.2.

VI. TRAITEMENT DES TRACTEURS DANS LE CADRE DE LA CONVENTION TIR

Document: Document informel n° 1 (2007).

11. La TIRExB a examiné le document informel n° 1 (2007), établi par le secrétariat, contenant une proposition de nouveau commentaire au paragraphe 1 de l'article 15 au sujet de la question du changement de tracteur au cours d'un transport TIR. La Commission a noté que dès qu'un tracteur immatriculé à l'étranger était remplacé, il ne relevait plus du champ d'application de la Convention TIR, mais de la réglementation nationale applicable à l'admission temporaire. Un bref échange de vues a eu lieu au sujet des procédures nationales applicables à l'admission temporaire d'un tracteur et/ou d'une remorque vide.

12. La TIRExB a provisoirement adopté le libellé suivant d'un nouveau commentaire au paragraphe 1 de l'article 15:

«Traitement douanier des tracteurs effectuant des transports sous régime TIR

Afin d'éviter un traitement distinct pour l'admission temporaire des tracteurs immatriculés à l'étranger, le titulaire d'un carnet TIR devrait indiquer le ou les numéros d'immatriculation du tracteur sur la page de couverture et les feuillets du carnet TIR. Sans préjudice de l'application d'autres dispositions de la Convention TIR, lorsque le tracteur est remplacé pendant une opération de transport TIR, le titulaire devrait apporter les corrections nécessaires dans le carnet TIR et, dans les délais et conformément à la procédure définie dans les réglementations nationales, les faire entériner par les autorités douanières. Les tracteurs remplacés qui n'effectuent plus d'opérations de transport TIR devraient retomber sous le coup de la législation nationale.»

13. L'IRU était d'avis que le commentaire ci-dessus, ou tout commentaire analogue, pouvait aussi valoir pour les plates-formes utilisées pour le transport de conteneurs ou de marchandises pondéreuses/volumineuses et la TIRExB a décidé d'étudier cette question à sa prochaine session.

VII. PROJET D'ENQUÊTE SUR LE NIVEAU DE GARANTIE TIR ET LE FONCTIONNEMENT DU SYSTÈME DE GARANTIE TIR

Document: Document informel n° 10 (2006)/Rev.2.

14. La TIRExB a approuvé une version révisée de l'enquête sur le niveau de garantie TIR et sur le fonctionnement du système de garantie TIR (document informel n° 10 (2006)/Rev.2) et prié le secrétariat de la faire traduire, pour distribution aux Parties contractantes.

VIII. APPLICATION DES ARTICLES 39 ET 40

Document: Document informel n° 3 (2006)/Rev.3.

15. Sur la base du document informel n° 3 (2006)/Rev.3, la TIRExB a poursuivi l'examen d'un exemple des pratiques optimales pour l'application des articles 39 et 40 en cas de divergence entre les indications figurant sur le manifeste des marchandises du carnet TIR et le contenu effectif du compartiment de chargement. La Commission s'est dans l'ensemble prononcée en

faveur de cet exemple, sauf en ce qui concerne la situation concrète n° 2 (art. 40) exposée au paragraphe 10 du document. Un membre de la TIRExB n'a pu se ranger à cet avis qui ne lui semblait pas conforme à une décision récente de la Cour européenne de justice. La Commission l'a invité à lui faire parvenir le texte de cette décision afin d'étudier jusqu'à quel point elle pourrait contribuer à donner une interprétation de l'article 40 de la Convention TIR.

16. Pour mieux illustrer les conditions d'application de l'article 40, la TIRExB a décidé de compléter les pratiques optimales par le nouvel exemple ci-après:

«Dans le pays de départ, il existait des restrictions (tarifaires et non tarifaires) à l'exportation de matières premières, dont le cuivre. Dans le même temps, les articles en cuivre ne faisaient l'objet d'aucune restriction. Au bureau de douane de départ, l'exportateur avait soumis une déclaration d'exportation de marchandises sur laquelle ces dernières figuraient comme "coussinets en cuivre". Suite aux formalités d'exportation, les marchandises avaient été scellées et placées sous régime TIR. Aussi bien sur le carnet TIR que dans la lettre de voiture CMR, leur description coïncidait avec celle figurant sur la déclaration d'exportation. Le camion TIR était parvenu au bureau de douane de sortie (en route) avec un scellement douanier intact. Néanmoins, ce bureau de douane avait décidé de procéder à un contrôle physique des marchandises, soupçonnant que leur description avait été délibérément falsifiée afin d'échapper aux restrictions applicables à l'exportation. Une expertise technique avait établi que les articles ne pouvaient être utilisés comme coussinets et étaient en fait des produits de fonderie (billettes de cuivre). Les marchandises auraient donc dû être déclarées comme "cuivre brut". L'exportateur pouvait être accusé d'avoir fait une fausse déclaration, voulu se soustraire au paiement des droits de douane et d'avoir enfreint les règlements à l'exportation. Les infractions en cause étant essentiellement liées à la procédure d'exportation précédente, le titulaire du carnet TIR n'a pas été jugé responsable au terme de l'article 40.»

17. La Commission a noté que l'exemple susmentionné avait trait à une différence dans la description des marchandises au niveau de la procédure douanière précédant un transport TIR alors que la situation litigieuse de l'exemple concret n° 2 avait trait à une procédure d'importation suivant un transport TIR. La TIRExB a fait valoir qu'il importait de disposer d'exemples concrets multiples et a été d'avis que soit la situation n° 2, éventuellement revue, soit une situation nouvelle pour les importations pourrait figurer parmi les pratiques optimales. Elle a décidé que l'exemple de pratiques optimales devrait être mis au point avant juillet 2007 en vue de le soumettre à la session de septembre 2007 du Comité de gestion.

IX. UTILISATION DE DEUX CARNETS TIR POUR UN VÉHICULE ROUTIER

18. La TIRExB a réaffirmé que l'article 17 de la Convention TIR interdisait l'utilisation de deux carnets TIR pour un véhicule routier ou un conteneur et elle a décidé d'appeler l'attention des Parties contractantes sur ce point. Dans le même temps, la Commission a supposé que certaines Parties contractantes s'étaient efforcées de s'assurer ainsi des recettes lorsque le niveau de garantie TIR était insuffisant pour couvrir les droits et taxes douaniers pour des marchandises à forte valeur. La Commission a décidé de revenir sur la question lorsque les résultats de l'enquête sur le niveau de garantie TIR (voir par. 14 plus haut) seraient connus.

X. ACTIVITÉS DU SECRÉTARIAT TIR

ITDB

19. La TIRExB a noté avec satisfaction que la communication de données à l'ITDB par les Parties contractantes continuait de s'améliorer.

Projet ITDBonline+

20. La TIRExB a noté que le secrétariat TIR continuait de développer les services ITDBonline+.

Informatisation de la procédure TIR

21. La Commission a appris que la prochaine session du Groupe spécial informel d'experts sur les aspects théoriques et pratiques de l'informatisation de la procédure TIR (Genève, 29 janvier 2007) serait axée sur l'élaboration du deuxième chapitre du Modèle de référence pour l'informatisation de la procédure TIR, qui contenait les «Prescriptions en matière de commerce électronique». La TIRExB a également noté qu'un grand nombre de délégués s'étaient inscrits pour participer à cette session.

Séminaires TIR

22. La TIRExB a été informée des résultats du séminaire national TIR organisé en Serbie (Belgrade, 13 décembre 2006), parallèlement au séminaire CEE/OSCE relatif à la Convention sur l'harmonisation. Aucun séminaire n'était encore prévu pour 2007.

XI. EXAMEN DU PROGRAMME DE TRAVAIL DE LA TIRExB POUR L'EXERCICE 2005-2006

Document: Document informel n° 2 (2007).

23. La Commission s'est félicitée du document informel n° 2 (2007) établi par le secrétariat pour présenter les principales réalisations de la TIRExB au regard de son programme de travail pour l'exercice 2005-2006 et elle a demandé au secrétariat de reproduire ce document pour la session de février 2007 du Comité de gestion TIR.

XII. QUESTIONS DIVERSES

24. La Commission a été informée de problèmes mineurs rencontrés dans l'application du régime TIR suite à l'adhésion de la Bulgarie et de la Roumanie à l'Union européenne. En particulier, les autorités douanières refusaient parfois d'accepter les carnets TIR pour les transports entre l'un de ces deux pays et un autre État membre de l'UE lorsqu'il y avait transit par le territoire d'un pays tiers. Grâce aux efforts concertés de la Commission européenne, de la CEE et de l'IRU, ces problèmes avaient été réglés dans un esprit de partenariat public-privé véritable. La TIRExB s'est félicitée de ces renseignements.

25. La Commission a noté que, le 3 juin 2006, le Monténégro est devenu successeur d'un certain nombre de conventions et d'accords internationaux gérés par les Nations Unies, dont la Convention TIR. En conséquence, la Convention TIR compte 67 Parties contractantes, dont la Communauté européenne.

26. La TIRExB a rappelé que le mandat et la composition actuelle de la Commission étaient arrivés à échéance et elle a remercié ses membres, le secrétariat et l'IRU pour leur coopération fructueuse au cours des deux dernières années.

XIII. RESTRICTIONS À LA DISTRIBUTION DES DOCUMENTS

27. La TIRExB a décidé qu'il n'y avait pas lieu d'appliquer de restrictions à la distribution des documents publiés pour la session en cours.

XIV. DATES ET LIEU DES PROCHAINES SESSIONS

28. La TIRExB a noté que le secrétariat avait pris des dispositions pour convoquer la trente-deuxième session à Genève, les 29 et 30 mars 2007. En raison de la prochaine élection des membres de la TIRExB le 1^{er} février 2007, la Commission a estimé qu'il serait préférable que les nouveaux membres se prononcent sur les dates et le lieu de la prochaine session.
