



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2007/7
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-deuxième session

I. PARTICIPATION

1. La Commission de contrôle TIR (TIRExB) a tenu sa trente-deuxième session les 29 et 30 mars 2007, à Genève.

2. Les membres suivants étaient présents: M. S. Baghirov (Azerbaïdjan), M^{me} A. Dubielak (Pologne), M. H. Köseoğlu (Turquie), M. H. Lindström (Finlande), M. V. Luhovets (Ukraine), M. V. Milõsević (Serbie), M^{me} J. Popiolek (Commission européenne), M^{me} N. Rybkina (Fédération de Russie) et M. R. Šmidl (République tchèque).

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.

II. DÉCLARATION LIMINAIRE

4. La session a été ouverte par M. J. Capel Ferrer, Directeur de la Division des transports de la CEE, qui a félicité les participants de leur récente élection à la TIRExB et leur a présenté ses vœux de succès. Il a relevé l'importance du rôle de la TIRExB dans le cadre de la Convention TIR: favoriser la coopération entre les autorités compétentes et superviser l'application de la Convention TIR. Il a rappelé quelles étaient les principales tâches incombant à la TIRExB en vertu de son mandat, en particulier la supervision du fonctionnement du système de garantie,

la supervision de l'impression et de la distribution centralisées des carnets TIR par l'IRU et le contrôle du prix du carnet TIR. L'importance de ces activités, qui visaient à assurer la transparence et le respect des principes de responsabilité nécessaires, avait été soulignée par les organes de l'ONU chargés des exercices de vérification. M. J. Capel Ferrer a aussi appelé l'attention sur d'autres fonctions de la TIRExB, à savoir le règlement des différends, la lutte contre la fraude et la fourniture d'un appui dans l'application du régime TIR en vue d'assurer la viabilité de la Convention, y compris le maintien de l'équilibre délicat entre partenaires publics et privés. Selon lui, ce partenariat, l'un des piliers de la Convention TIR, exigeait que les deux parties fassent preuve de responsabilité et de souplesse pour assurer que le succès de la Convention TIR ne se démente et que tous les utilisateurs en retirent un avantage réel.

5. M. J. Capel Ferrer a réaffirmé l'engagement de la CEE en faveur de la viabilité de la Convention TIR. La CEE et le secrétariat TIR appuieraient pleinement les activités de la Commission. À ce sujet, il a fait savoir que M. Poul Hansen abandonnerait ses fonctions de secrétaire TIR car il devait rejoindre une autre organisation de l'ONU. Jusqu'à son remplacement définitif, ses responsabilités incomberaient à M. Robert Nowak, membre de la Division des transports de la CEE. Les membres de la Commission ont été invités à apporter leur soutien à M. R. Nowak et au secrétariat TIR pendant la période de transition.

6. La TIRExB a remercié M. P. Hansen dont la coopération avait été fructueuse pendant de nombreuses années, et souhaité la bienvenue à M. R. Nowak.

III. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

7. La TIRExB a adopté l'ordre du jour de la session (TIRExB/AGE/2007/32) établi par le secrétariat. Elle a par ailleurs noté que le Président et l'IRU communiqueraient des renseignements complémentaires au titre du point 8 a) «Traitement défectueux des carnets TIR au bureau de douane de départ».

IV. ÉLECTION D'UN PRÉSIDENT

8. La Commission a rappelé qu'aux termes de son règlement intérieur elle devait élire chaque année lors de sa première session annuelle, un président qui resterait en fonctions jusqu'à l'élection de son successeur et que le président était rééligible. Conformément à ces dispositions, M^{me} Natalya Rybkina (Fédération de Russie) a été réélue pour l'année 2007.

V. ADOPTION DU RAPPORT DE LA TRENTE ET UNIÈME SESSION DE LA TIRExB

Document: TIRExB/REP/2007/31draft.

9. La TIRExB a adopté le rapport de sa trente et unième session (TIRExB/REP/2007/31draft), sous réserve des modifications ci-après:

Paragraphe 10

Modifier le paragraphe comme suit:

«10. La Commission a souligné que la structure de la liste des carnets TIR perdus et invalidés devrait rester aussi simple que possible afin de donner aux agents des douanes “sur le terrain” une indication claire et nette sur le point de savoir s’il leur faut ou non accepter un carnet TIR donné. La TIRExB a jugé que les Parties contractantes, par l’intermédiaire du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports et du Comité de gestion TIR, devraient également être informées des principes énoncés dans les documents informels n° 5 (2005) et n° 3 (2007). À cette fin, la Commission a invité l’IRU à préparer un nouveau document et, éventuellement, une communication, pour examen à l’une des futures sessions du WP.30/AC.2.».

Paragraphe 13

Modifier le paragraphe comme suit:

«13. L’IRU a jugé que le commentaire susmentionné, ou un commentaire analogue, pourrait aussi valoir pour les plates-formes ouvertes utilisées pour le transport de conteneurs ou de marchandises pondéreuses/volumineuses. La TIRExB a décidé d’examiner cette question à sa prochaine session.».

10. Le texte révisé du rapport de la trente et unième session est publié sous la cote TIRExB/REP/2007/31.

VI. PROGRAMME DE TRAVAIL POUR 2007 ET 2008

Documents: TIRExB/AGE/2007/32 (annexe); document informel n° 2 (2007).

11. La TIRExB a adopté son programme de travail pour 2007 et 2008 (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2007/8).

12. En ce qui concerne la surveillance du prix des carnets TIR à l’échelon national (point 9 du programme), l’IRU a fait observer que le prix des carnets TIR au niveau de l’association nationale résultait de nombreux facteurs et que l’IRU ne collectait et ne collecterait pas de renseignements à ce sujet. Par ailleurs, sur quelle base juridique l’ONU, la CEE ou la TIRExB pourraient-elles se fonder pour collecter et répertorier les prix au niveau national et agir en tant qu’organismes de veille économique ou de contrôle de la concurrence? La Commission a jugé que ce mandat était prévu par la Convention TIR mais elle a décidé d’étudier la question de plus près.

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

Documents: TIRExB/REP/2007/31draft; document informel n° 1 (2007).

13. La TIRExB a rappelé le nouveau projet de commentaire au premier paragraphe de l’article 15 de la Convention, approuvé à la dernière session (TIRExB/REP/2007/31draft, par. 12), en vue de faciliter le traitement par les douanes des tracteurs effectuant des

transports TIR. Elle a étudié le point de savoir si ce commentaire devrait s'appliquer aussi aux plates-formes ouvertes utilisées pour le transport de conteneurs ou de marchandises pondéreuses/volumineuses, mais a décidé de ne pas poursuivre cette idée, pour l'instant. Elle a décidé de soumettre ce projet au Comité de gestion TIR, pour examen et adoption éventuelle. Convaincue par ailleurs que la question de fond avait une importance particulière pour les opérations de transport multimodal, elle a décidé de l'étudier à l'une de ses prochaines sessions. En outre, la Commission a noté que l'exemple d'un carnet TIR dûment rempli, comme indiqué au chapitre 7 du manuel TIR, devrait être mis à jour de manière à inclure non seulement les numéros d'immatriculation des semi-remorques mais aussi des tracteurs.

VIII. POSSIBILITÉ D'EXÉCUTER UNE OPÉRATION DE TRANSPORT TIR LORSQUE L'ENGIN DE TRACTION N'APPARTIENT PAS AU TITULAIRE DU CARNET TIR

Document: document informel n° 4 (2007).

14. La TIRExB a étudié le document informel n° 4 (2007). Le secrétariat y résumait les débats de la Commission au cours des deux dernières années, en vue de lui permettre de revoir comment il conviendrait d'orienter les débats sur la question.

15. La TIRExB a noté que plusieurs pays autorisaient les titulaires des carnets TIR à conclure des accords avec des sous-traitants conformément à leur réglementation nationale selon laquelle, en pareil cas, la responsabilité peut rester attachée au titulaire du carnet TIR habilité ou être transférée au sous-traitant. Certains membres de la Commission ont déclaré que l'on perdrait toute souplesse d'application selon la réglementation nationale si le principe de sous-traitance était officiellement introduit dans le texte de la Convention et que les conditions de la partie II de l'annexe 9 s'appliquaient pareillement aux titulaires habilités comme aux sous-traitants. D'autre part, certains membres ont fait valoir qu'en raison de l'application du processus d'habilitation aux transporteurs, le statut du système TIR en tant que système de transit fiable et sûr avait été affermi. Autoriser à ce qu'il soit utilisé par des sous-traitants non habilités irait à l'encontre de tous les efforts entrepris au cours de la dernière décennie pour assurer sa viabilité à long terme. Développant cet aspect, la TIRExB s'est demandé s'il ne conviendrait pas d'élaborer une série de critères distincts, moins stricts, pour les sous-traitants. Il a été décidé de ne pas, pour l'instant, poursuivre cette idée car un tel mécanisme d'habilitation supplémentaire pourrait être difficile à contrôler.

16. Afin de poursuivre l'étude de la question, la TIRExB a décidé d'obtenir davantage de renseignements sur l'application du principe de sous-traitance au niveau national, y compris les dispositions pertinentes en matière de responsabilité. À cette fin, le secrétariat a été prié d'établir, pour la prochaine session, une brève enquête qui serait distribuée aux points de contact douanier nationaux TIR et aux associations nationales. Dans la réalisation de cette enquête, le secrétariat a été prié de tenir compte de celle réalisée par la Commission en 1999. Elle fournissait notamment des renseignements sur la manière dont 14 des 39 pays ayant répondu autorisaient que des opérations TIR soient effectuées par des personnes autres que le titulaire du carnet TIR (voir AC.2/WP.30, document informel n° 5 de 1999).

IX. APPLICATION DES ARTICLES 39 ET 40

Documents: TIRExB/REP/2007/3draft; document informel n° 3 (2006)/Rev.3.

17. La TIRExB est revenue sur la question des pratiques optimales relatives à l'application des articles 39 et 40 en cas de différences entre les renseignements figurant sur le manifeste des marchandises du carnet TIR et le contenu effectif du compartiment de chargement (document informel n° 3 (2006)/Rev.3). La Commission a rappelé que lors d'une session précédente, un de ses membres n'avait pu accepter l'exemple concret n° 2 (application de l'article 40) car il ne semblait pas conforme à une décision récente de la Cour européenne de justice. À ce sujet, la Commission s'est félicitée du bref résumé, établi par le secrétariat, des cas connexes soumis à la Cour (C-238/02, conjointement avec C-246-02 du 4 mars 2004 et C-195/03 du 3 mars 2005). La TIRExB a relevé des différences substantielles entre les infractions douanières ayant justifié la saisie de la Cour et l'exemple de pratiques optimales à l'étude, à savoir:

- Toutes les infractions avaient été commises non dans le cadre du régime TIR mais dans celui du régime de transit douanier de l'Union européenne;
- Tous les cas portaient sur la contrebande de marchandises soustraites aux contrôles douaniers;
- Toutes les infractions impliquaient, très vraisemblablement, une forme ou une autre d'intention délictueuse de la part du transporteur.

18. La TIRExB a donc jugé que les décisions de la Cour européenne de justice n'apparaissaient pas pertinentes en ce qui concerne l'application de l'article 40 de la Convention TIR et pour l'exemple concret n° 2 figurant dans le document informel n° 3 (2006)/Rev.3. Pour souligner la différence avec les cas dont la Cour avait été saisie, la Commission a complété l'exemple de pratique optimale par des observations soulignant qu'aucun des exemples concrets ne concernait des actes de contrebande ou des violations délibérées de la Convention TIR par le titulaire du carnet TIR. Enfin, la TIRExB a adopté l'exemple de pratique optimale relatif à l'application des articles 39 et 40, tel qu'il figure dans le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2007/9, et décidé de le soumettre au Comité de gestion TIR, pour examen.

X. BONNE UTILISATION DU CARNET TIR

Défectuosités dans le traitement douanier des carnets TIR au bureau de douane de départ

19. La TIRExB a été informée de graves défauts dans le remplissage et l'approbation des carnets TIR au bureau de douane de départ à savoir, notamment, l'apposition d'un timbre douanier dans la case 16 des feuillets au lieu de la case 17 et l'acceptation d'un carnet TIR expiré. La Commission s'est déclarée vivement préoccupée par ces faits et a demandé au secrétariat de contacter les administrations concernées en vue de corriger cette situation.

20. La TIRExB a aussi pris note de rares erreurs dans le brochage des carnets TIR à l'imprimerie, à savoir l'incorporation dans un carnet TIR d'une page comportant un numéro de référence différent (généralement le numéro consécutif suivant). En pareil cas, les autorités

douanières se trouvaient confrontées à des difficultés considérables et l'apurement des opérations TIR pertinentes était quasiment impossible car les volets n^{os} 1 et n^o 2 portaient des numéros de référence différents.

Nouveau schéma de fraude douanière

21. La Commission a été informée d'un système élaboré de fraude documentaire mettant en jeu un certain nombre de pays et plusieurs procédures douanières (exportation, transit commun UE, stockage dans un entrepôt sous douane, régime TIR et importation). Lors d'une transaction, des documents commerciaux et de transport (factures, listes de colisage et lettres de voiture CMR) étaient remplacés de manière répétée pour falsifier la description des marchandises et leur valeur commerciale. Une facture falsifiée était également jointe au carnet TIR utilisé pour le dernier segment du trajet. Le manifeste des marchandises sur le carnet TIR ne contenait aucune description des marchandises mais uniquement une référence aux pièces jointes. En outre, lesdites pièces étaient agrafées au carnet TIR de manière telle à pouvoir être aisément remplacées sans laisser de traces évidentes. Toutes ces manipulations se traduisaient par une sous-évaluation importante pour les douanes et permettaient d'éviter le paiement des sommes dues.

22. La TIRExB s'est félicitée d'être tenue informée de cette technique de fraude et elle a encouragé toutes les parties contractantes à échanger des renseignements sur les cas de fraude douanière au moyen de la formule de rapport sur les fraudes (FRF), en vue de mettre au point des outils efficaces de gestion des risques. Il convenait de souligner que dans le cas en question, l'expéditeur était une société offshore et que le carnet TIR avait été ouvert non dans le pays d'exportation mais dans un pays de transit. Dans leurs programmes de gestion des risques, nombre d'administrations douanières jugent que ces éléments peuvent constituer une indication de l'existence d'une fraude. La Commission était convaincue que le fait qu'un manifeste des marchandises du carnet TIR ne soit pas complètement rempli pourrait également mettre la puce à l'oreille.

23. La TIRExB a étudié de près la question des moyens de combattre les activités frauduleuses fondées sur de tels schémas ou des schémas analogues. Selon l'IRU, joindre la déclaration douanière d'exportation au carnet TIR ou, tout au moins, indiquer le numéro de la déclaration d'exportation dans le carnet TIR pourrait offrir une solution. D'autres membres ont cependant fait valoir que la déclaration d'exportation contenait des renseignements commerciaux sensibles pouvant être utilisés improprement. Il était préférable d'instaurer une assistance mutuelle et une coopération plus étroite entre administrations douanières. La TIRExB a relevé le rôle crucial du bureau de douane de départ pour veiller à ce que le carnet TIR soit correctement rempli et que les pièces jointes soient dûment agrafées et timbrées. Toutefois, comme on avait pu le constater dans les faits, cette fonction était toujours ignorée. La Commission a jugé qu'il faudrait rappeler à l'ensemble des autorités douanières quelles étaient leurs responsabilités en vertu de la Convention TIR et réaffirmer qu'il était important de donner des exemples de pratiques optimales en matière d'utilisation du carnet TIR (voir par. 24, plus bas).

24. L'IRU a contribué au débat et fait observer que, pour l'instant, les parties contractantes étaient confrontées à deux types généraux d'activité frauduleuse: i) la fraude documentaire susceptible de s'étendre dans des pays où les véhicules routiers n'étaient pas strictement contrôlés; et ii) les actes criminels violents (détournements de camions, vols, cambriolages) dans des pays où il était plus difficile de commettre des infractions douanières en utilisant des

documents falsifiés ou incorrects. À ce sujet, l'IRU a rappelé les mesures efficaces prises dans une partie contractante en 2002-2003 contre les vols/cambriolages de camions et de marchandises sous couvert d'un carnet TIR (on trouvera plus de détails dans le document informel n° 7 (2004)).

Pratiques optimales relatives à l'utilisation du carnet TIR

Document: document informel n° 5 (2007).

25. La TIRExB a pris note d'un avant-projet d'instructions sur la manière de remplir le carnet TIR ainsi que d'un exemple de pratiques optimales relatives à l'utilisation du carnet TIR par les bureaux de douane de départ, de destination et de passage (document informel n° 5 (2007)). Ce document détaillé ayant été disponible peu avant la session, la Commission a décidé de revenir sur la question à la prochaine session et elle a invité ses membres à l'étudier et à faire parvenir leurs commentaires, le cas échéant, au secrétariat avant le 15 mai 2007.

XI. APPLICATION DU RÉGIME TIR EN ITALIE

26. La TIRExB a rappelé les informations selon lesquelles des transporteurs turcs avaient rencontré des problèmes lorsqu'ils avaient voulu prendre en charge, au port de Trieste, des semi-remorques à destination de l'Espagne. Ils étaient dus à la disponibilité insuffisante de permis Est-Ouest (TIRExB/REP/2006/29, par. 28 et 29). Elle a examiné le document informel n° 6 (2007), qui contenait une lettre des douanes italiennes, en date du 21 février 2007, sur l'application du régime TIR en Italie. Les douanes expliquaient que la délivrance des permis était essentiellement du ressort du Ministère des transports. Compte tenu des problèmes signalés, le nombre de permis pour 2006 et 2007 avait été augmenté.

27. En réponse, le membre turc de la Commission a confirmé que le nombre de permis Est-Ouest était en effet passé de 4 000 à 5 000 par an ce qui restait néanmoins très insuffisant pour répondre aux besoins des opérateurs turcs, c'est-à-dire pour effectuer au moins 25 000 transports Est-Ouest par an. Il a fait valoir que les raisons avancées par l'administration douanière italienne étaient accessoires, même s'il était recommandé que le droit de prescrire un itinéraire ne devrait être exercé que lorsque cela était fondamental. En outre, il souhaitait obtenir davantage de précisions sur l'autorisation ad hoc. Il a soutenu que lorsque les douanes italiennes prescrivaient l'itinéraire Est-Ouest, malgré l'absence de permis en nombre suffisant, elles appliquaient à mauvais escient les dispositions de l'article 20 de la Convention TIR. La TIRExB a pris acte de la lettre des douanes italiennes et des observations présentées à ce sujet par le membre turc de la Commission et elle a invité les autorités turques à expliciter la question dans une lettre au secrétariat, qui serait alors communiquée aux autorités italiennes compétentes pour obtenir des éclaircissements supplémentaires.

XII. ACTIVITÉS DU SECRÉTARIAT TIR

Suite donnée aux décisions antérieures de la TIRExB

28. La TIRExB a été informée des activités menées par le secrétariat pour donner suite aux décisions antérieures, en particulier au sujet de l'élaboration d'une version en ligne de l'enquête

sur le niveau de garantie TIR et sur le fonctionnement du système de garantie TIR (TIRExB/REP/2007/31, par. 14).

ITDB

29. La TIRExB a pris note de la situation relative à la communication de données à l'ITDB ainsi que des efforts entrepris par le secrétariat pour augmenter le taux de réponse. Étant donné que certaines Parties contractantes à la Convention n'avaient pas habilité de transporteur TIR, les informations faisaient toujours défaut pour quatre pays. La Commission a également noté que le code de pays de l'ISO pour la Serbie changerait à compter du 1^{er} avril 2007.

Manifestations TIR

30. La TIRExB a été informée des résultats de la Conférence internationale sur la contribution du système TIR à la sûreté du commerce et du transport (Moscou, 13 et 14 mars). Elle a également pris note d'une réunion informelle d'experts (7 et 8 mars 2007) dans le cadre du Groupe spécial d'experts sur les aspects théoriques et techniques de l'informatisation, qui avait mis à jour le deuxième chapitre du Modèle de référence pour l'informatisation du régime TIR, qui contenait les prescriptions en matière de commerce électronique, en vue de le soumettre à la prochaine session du Groupe spécial d'experts (Genève, 12 juin 2007). La TIRExB a été d'avis que la question de l'état d'avancement de l'informatisation du régime TIR devrait figurer régulièrement à son ordre du jour.

XIII. QUESTIONS DIVERSES

31. La TIRExB a été brièvement informée des problèmes rencontrés par les transporteurs TIR dans deux pays et a invité l'IRU à établir un document, pour examen à la prochaine session.

XIV. RESTRICTIONS À LA DISTRIBUTION DES DOCUMENTS

32. La TIRExB a décidé que la distribution du document informel n° 4 (2007) distribué à l'occasion de la présente session, devrait être restreinte.

XV. DATE ET LIEU DES PROCHAINES SESSIONS

33. La TIRExB a décidé de tenir sa trente-troisième session à Genève le 11 juin 2007, à l'occasion de la cent-seizième session du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30).
