



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2007/9
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 10 b) de l'ordre du jour provisoire

BONNES PRATIQUES – EXEMPLES À PUBLIER DANS LE MANUEL TIR

Application des articles 39 et 40

Note du secrétariat

1. Au départ, lorsque le titulaire du carnet TIR remplit les cases 13 à 15 des volets n^{os} 1 et 2 du carnet TIR, il assume la responsabilité de l'exactitude des données indiquées dans le manifeste des marchandises. En outre, conformément à l'article 19 et à sa note explicative, le bureau de douane de départ doit procéder à des contrôles stricts pour s'assurer de l'exactitude du manifeste des marchandises. Le commentaire à l'article 19 relatif à l'«Inspection au bureau de départ» insiste bien sur ce principe: «... *le bon fonctionnement du régime TIR implique que le contrôle douanier au bureau de départ soit strict et complet puisque le fonctionnement de la procédure TIR en dépend.*».

2. Il se peut néanmoins que les autorités douanières des bureaux de passage et de destination constatent des divergences entre les indications figurant sur le manifeste des marchandises du carnet TIR et le contenu du compartiment de chargement. En pareille situation, avant même de considérer ces faits comme une infraction à la charge du titulaire du carnet TIR, les autorités douanières doivent dûment tenir compte des dispositions des articles 39 et 40 de la Convention TIR:

Article 39

Lorsque les opérations TIR sont reconnues régulières par ailleurs:

1. ...

2. De même, les divergences entre les indications figurant sur le manifeste des marchandises du carnet TIR et le contenu du véhicule routier, d'un ensemble de véhicules ou du conteneur ne seront pas considérées comme des infractions à la charge du titulaire du carnet TIR, au sens de la présente Convention, lorsqu'il sera apporté la preuve, à la satisfaction des autorités compétentes, que ces divergences ne sont pas dues à des erreurs commises en connaissance de cause ou par négligence lors du chargement ou de l'expédition des marchandises ou lors de l'établissement dudit manifeste.

Note explicative à l'article 39

0.39 L'expression «erreurs commises par négligence» vise des actes qui ne sont pas commis délibérément et en pleine connaissance de cause mais qui résultent du fait que des mesures raisonnables et nécessaires n'ont pas été prises pour assurer l'exactitude des informations dans un cas particulier.

Article 40

Les administrations douanières des pays de départ et de destination ne retiendront pas à la charge du titulaire du carnet TIR les divergences qui seraient éventuellement constatées dans ces pays lorsque ces divergences concerneront respectivement les régimes douaniers qui auront précédé ou qui auront suivi un transport TIR et que le titulaire dudit carnet sera hors de cause.

3. Par conséquent, avant de décider de la responsabilité éventuelle du titulaire du carnet TIR en pareil cas, les autorités douanières doivent trouver les réponses aux questions suivantes:

- L'opération de transport TIR peut-elle être reconnue régulière par ailleurs (préambule de l'article 39)? En particulier, les scellements douaniers sont-ils demeurés intacts?
- Les divergences constatées sont-elles dues à des erreurs que le titulaire aurait commises en connaissance de cause ou par négligence (art. 39, al. 2)?
- Ces divergences concernent-elles respectivement les régimes douaniers qui ont précédé ou qui ont suivi le transport TIR, le titulaire du carnet étant hors de cause (art. 40)?

4. Comme souligné à l'alinéa 2 de l'article 39 et dans la note explicative 0.39, lorsqu'il remplit le carnet TIR, le titulaire est censé prendre des mesures raisonnables et nécessaires pour assurer l'exactitude des informations dans un cas particulier. Cette responsabilité du titulaire est également fondée sur les dispositions de la Convention CMR¹, dont la plupart des pays TIR sont également des Parties contractantes. Conformément au premier alinéa de l'article 8 de la Convention CMR,

¹ Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) du 19 mai 1956.

«1. Lors de la prise en charge de la marchandise, le transporteur est tenu de vérifier:

- a) **L'exactitude des mentions de la lettre de voiture relatives au nombre de colis, ainsi qu'à leurs marques et numéros;**
- b) **L'état apparent de la marchandise et de son emballage.».**

5. Il se peut toutefois que le titulaire ne soit pas en mesure de procéder à ces vérifications ou ne soit pas autorisé à le faire. Par exemple, lors de la prise en charge d'un conteneur scellé non TIR dans un port maritime et de la mise en place d'une opération de transport TIR, il ne peut probablement pas vérifier la marchandise et doit s'en tenir aux documents d'accompagnement (connaissance, liste de colisage, etc.). Dans ces circonstances, il est fortement recommandé au titulaire d'inscrire une réserve sur la lettre de voiture CMR, tel que prévu à l'alinéa 2 de l'article 8 de la Convention CMR:

«2. Si le transporteur n'a pas de moyens raisonnables de vérifier l'exactitude des mentions visées au paragraphe 1 a) du présent article, il inscrit sur la lettre de voiture des réserves qui doivent être motivées...».

6. Conformément à l'alinéa 2 de l'article 39 de la Convention TIR, en cas de divergences, le titulaire est tenu de prouver aux autorités compétentes que celles-ci ne sont pas dues à des erreurs commises en connaissance de cause ou par négligence lors de l'établissement du manifeste. En d'autres termes, il doit apporter la preuve qu'il n'était pas en mesure de vérifier les indications figurant sur le manifeste des marchandises. Conformément à l'alinéa 2 de l'article 39, il incombe aux autorités douanières d'accepter ou de réfuter les explications ou les preuves fournies par le titulaire. En cas de transport de marchandises prohibées, il faudra également tenir compte du fait que des dispositions spéciales des réglementations nationales peuvent s'appliquer, comme mentionné à l'article 47.

7. Souvent, la procédure TIR est précédée par des formalités d'exportation donnant lieu à une déclaration d'exportation de marchandises. Les indications relatives aux marchandises, telles que figurant dans le carnet TIR, doivent donc correspondre aux données mentionnées dans la déclaration d'exportation. En cas de doute sur les indications figurant sur le manifeste des marchandises du carnet TIR, tout bureau de douane de passage ou le bureau de douane de destination peuvent adresser une demande de renseignements au bureau de douane de départ ou à l'exportateur. En application de l'article 42 de la Convention TIR, lorsqu'il reçoit une telle demande, le bureau de douane de départ doit communiquer à son auteur toutes les informations disponibles concernant le transport TIR en question, notamment une copie de la déclaration d'exportation de marchandises. Pour faciliter ces procédures, il est recommandé au bureau de douane, dans la mesure du possible, d'indiquer le numéro de la déclaration d'exportation de marchandises dans la case «Pour usage officiel» de chacun des volets du carnet TIR.

8. En cas de divergences, la responsabilité du titulaire du carnet TIR peut être engagée de deux manières:

- Par l'obligation de paiement, le cas échéant, des taxes et droits de douane exigibles sur les marchandises manquantes. Si le titulaire ou toute autre personne directement

responsable ne s'acquitte pas des sommes dues, les douanes ont le droit de se retourner contre l'association nationale garante;

- Par sa responsabilité administrative ou pénale, en particulier, l'imposition d'amendes et/ou d'autres sanctions pécuniaires. Il convient de noter que la garantie de l'association nationale garante ne couvre pas cet aspect de la responsabilité du titulaire.

9. L'existence de divergences entre les indications figurant sur le manifeste des marchandises du carnet TIR et le contenu du compartiment de chargement n'implique pas nécessairement que des marchandises ont été enlevées du compartiment de chargement scellé ou ajoutées à celui-ci illégalement, qu'elles ont été mises en circulation et que des taxes et droits de douane doivent être perçus. Il peut arriver par exemple que le transporteur se soit acquitté de sa responsabilité en livrant l'intégralité de la marchandise, scellements douaniers intacts, mais qu'il y ait eu une erreur dans le manifeste des marchandises du carnet TIR avant le commencement de l'opération de transport TIR. Dans ce cas, les autorités douanières concernées doivent prouver que les marchandises ont illégalement échappé au contrôle des douanes sur le territoire de leur pays.

10. Il est attiré l'attention sur les conditions d'application des articles 39 et 40 dans les cinq exemples concrets ci-après. Dans chaque cas, les scellements douaniers sont demeurés intacts, le véhicule routier ne contient pas de cachette et aucune preuve de contrebande n'a été trouvée.

Exemple 1 (art. 39)

Un camion TIR (constitué d'un tracteur et d'un semi-remorque) est arrivé au bureau de douane de destination sans traces d'effraction au niveau des scellements douaniers. La description faite du chargement – emballé dans des cartons – dans le manifeste des marchandises était exacte, mais le compartiment de chargement renfermait moins de cartons qu'indiqué: 95 au lieu de 100. Le conducteur a affirmé qu'il avait pris le semi-remorque déjà scellé dans un port où ce dernier était arrivé par navire transbordeur, raison pour laquelle il n'avait pas été en mesure de s'assurer de l'exactitude du manifeste des marchandises et de faire la réserve correspondante dans la lettre de voiture CMR. Le bureau de douane de destination a attesté de la fin de l'opération TIR avec réserves, entamé une procédure de recherche et contacté l'expéditeur des marchandises, lequel a confirmé par écrit que les colis manquants n'avaient pas été chargés au départ, de par sa faute. Aussi le bureau de douane en a-t-il conclu que l'on ne pouvait considérer l'inexactitude du manifeste des marchandises comme une erreur que le titulaire aurait commise «en connaissance de cause ou par négligence». Conformément au paragraphe 2 de l'article 39, le titulaire du carnet TIR a été affranchi de toute responsabilité.

Exemple 2 (art. 39)

Un camion TIR est arrivé au bureau de douane de destination sans traces d'effraction au niveau des scellements douaniers. La description faite du chargement – emballé dans des cartons – dans le manifeste des marchandises était exacte, mais le compartiment de chargement renfermait moins de cartons qu'indiqué: 98 au lieu de 100, fait qui aurait échappé à l'attention du conducteur, selon ses dires. Le bureau de douane de destination, non satisfait des explications du conducteur, a estimé qu'il aurait dû surveiller le chargement de son véhicule et compter les

cartons. Jugeant qu'il s'agissait là d'une «erreur commise par négligence», il a imposé au transporteur une amende pour fausse déclaration. Cela étant, les autorités douanières n'ont pas pu établir que les deux cartons manquants avaient disparu sur le territoire du pays de destination. Le bureau de douane de destination a donc inscrit dans le carnet TIR une réserve au sujet des cartons manquants, mais n'a pas demandé le paiement de taxes et droits de douane.

Exemple 3 (art 39 et 40)

Un camion TIR est arrivé au bureau de douane de destination avec des scellements douaniers intacts. La description faite du chargement dans le manifeste des marchandises – y compris le nombre de cartons – était exacte. Cependant, derrière les cartons, à proximité de la paroi avant du semi-remorque, les autorités douanières ont découvert des meubles qui n'étaient mentionnés ni dans le carnet TIR ni dans la lettre de voiture CMR. Le conducteur (en l'occurrence, le propriétaire du véhicule) a expliqué qu'il avait acheté ces meubles à titre privé dans le pays de départ et que l'expéditeur n'était pas au courant. Pensant que ces meubles constituaient plutôt des effets personnels qu'une cargaison commerciale, il n'a pas jugé nécessaire d'en faire état dans le manifeste des marchandises – qui doit correspondre à la lettre de voiture CMR et à la déclaration d'exportation de marchandises soumise par l'expéditeur. Ne partageant pas son avis, le bureau de douane de destination lui a imposé une amende pour fausse déclaration et l'a prié de déclarer lui-même les meubles à l'importation. Dans ce cas de figure, aucune des dérogations prévues aux articles 39 et 40 ne s'applique au titulaire du carnet TIR.

Exemple 4 (art. 40)

Un camion TIR est arrivé au bureau de douane de destination avec des scellements douaniers intacts. Le chargement – emballé dans des cartons –, était décrit comme des «accessoires de machines: housses»² dans le carnet TIR. Le bureau de douane de destination a attesté de la fin de l'opération TIR sans réserve et placé la marchandise dans un entrepôt pour y être stockée provisoirement. L'importateur a ensuite commencé la procédure de dédouanement, soumis une déclaration d'importation de marchandises et payé les taxes et droits de douane. Avant la fin de la procédure, le bureau de douane a décidé de procéder à une inspection des marchandises. Il a découvert qu'en fait, le chargement comprenait, outre des housses d'ordinateurs, des ordinateurs personnels à part entière³, bien plus taxés. L'importateur s'est vu accuser d'avoir fait une fausse déclaration et d'avoir voulu se soustraire aux droits de douane. Il a fait valoir qu'il avait établi sa déclaration d'importation sur la base du manifeste des marchandises du carnet TIR et qu'à ce titre, c'est le titulaire du carnet TIR qu'il convenait de considérer comme auteur de l'infraction. Toutefois, au cas d'espèce, le titulaire avait rempli ses obligations puisqu'il avait présenté, à destination, les marchandises scellées, le véhicule et les documents connexes, même si la description des marchandises était inexacte. L'infraction de fausse déclaration et de soustraction au paiement des droits de douane était essentiellement liée à la suite de la procédure d'importation. Conformément à l'article 40, le titulaire ne devrait pas être considéré comme responsable de l'infraction.

² Code SH 847330.

³ Code SH 847120.

Exemple 5 (art. 40)

Dans le pays de départ, il existait des restrictions (tarifaires et non tarifaires) à l'exportation de matières premières, y compris 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 étaient déclarées en tant que «coussinets en cuivre». Les formalités d'exportation ayant été remplies, les marchandises ont été scellées et placées sous régime TIR. Aussi bien sur le carnet TIR que dans la lettre de voiture CMR, la description des marchandises coïncidait avec celle figurant sur la déclaration d'exportation. Le camion TIR est arrivé au bureau de douane de sortie (en route) avec un scellement douanier intact. Néanmoins, le bureau de douane de sortie a décidé de procéder à un contrôle physique des marchandises, soupçonnant que la description de la marchandise avait été délibérément falsifiée afin d'échapper aux restrictions applicables à l'exportation. Une expertise technique a 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 aux 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 aux termes de l'article 40.
