



Conseil économique et social

Distr. générale
16 juillet 2010
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe Comité de gestion de la Convention TIR de 1975

Cinquantième session

Genève, 30 septembre 2010

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

Activités et administration de la Commission de contrôle TIR:

**Activités de la Commission de contrôle TIR: rapport
du Président de la Commission de contrôle TIR**

Rapport de la quarante-deuxième session de la Commission de contrôle TIR

Résumé

Le présent document est soumis en application du paragraphe 4 de l'article 11 de l'annexe 8 de la Convention TIR de 1975, qui prévoit qu'au moins une fois par an ou à la demande du Comité de gestion, la Commission de contrôle TIR (TIRExB) fait rapport sur ses activités au Comité de gestion.

I. Participation

1. La Commission de contrôle TIR (TIRExB) a tenu sa quarante-deuxième session le 1^{er} février 2010 à Genève.
2. Les membres ci-après étaient présents: M. S. Baghirov (Azerbaïdjan), M^{me} A. Dubielak (Pologne), M. H. Köseoğlu (Turquie), M. H. Lindström (Finlande), M. V. Luhovets (Ukraine), M. I. Makhovikov (Biélorus), M^{me} H. Metaxa Mariatou (Grèce), M. V. Milošević (Serbie) et M^{me} J. Popiolek (Commission européenne).
3. L'Union internationale des transports routiers (IRU) a participé à la session en qualité d'observateur; elle était représentée par M. Muratbek Azymbakiev.

II. Adoption de l'ordre du jour

4. La Commission a adopté l'ordre du jour de sa session établi par le secrétariat (document informel TIRExB/AGE/2009/42/Add.1), en y ajoutant la question suivante:

Au titre du point 11 de l'ordre du jour: «Questions diverses»

- Cours en ligne de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) sur la Convention TIR.

III. Élection du Président

5. La Commission a rappelé qu'aux termes de son règlement intérieur «elle devait élire chaque année, lors de sa première réunion annuelle, un président qui resterait en fonctions jusqu'à l'élection de son successeur et que le président était rééligible» et a réélu M. V. Luhovets (Ukraine) Président des réunions de la Commission pour 2010.

IV. Adoption du rapport de la quarante et unième session de la Commission de contrôle

6. La Commission a adopté le rapport de sa quarante et unième session (document informel TIRExB/REP/2009/41draft), moyennant les modifications ci-après:

Point III de l'ordre du jour

Remplacer quarante et unième par quarantième

Paragraphe 6

Remplacer trente-neuvième par quarantième

Paragraphe 17

Remplacer le paragraphe existant par le texte suivant

Tenant compte des considérations de la Commission, selon lesquelles les dispositions de la Convention TIR ne couvraient pas l'agrément de véhicules comportant un plateau pour le transport de marchandises pondéreuses ou volumineuses ainsi qu'un compartiment fermé qui pouvait être scellé, M. Makhovikov (Biélarus) a remercié la Commission pour son étude approfondie de la question et l'a informée que les autorités douanières biélorussiennes acceptaient les considérations de la Commission en ce qui concernait l'application pratique. Il a ajouté qu'à présent, en dépit d'une invitation de la Commission en ce sens, il ne semblait pas nécessaire de demander un nouvel examen au Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30).

Paragraphe 37, dernière phrase

Remplacer la phrase existante par le texte suivant

Il a aussi été rappelé à la Commission que les assureurs avaient clairement déclaré qu'ils étaient prêts à accepter une augmentation du niveau de garantie pour tout pays qui aurait introduit des outils appropriés de gestion des risques, tels que le régime SafeTIR en temps réel (transmission en temps réel des données SafeTIR et systèmes en ligne de vérification de la validité de la garantie).

7. Le texte révisé du rapport de la quarante et unième session de la Commission figure dans le document informel TIRExB/REP/2009/41final.

Document

Document informel TIRExB/REP/2009/41draft.

V. Bonnes pratiques concernant l'utilisation du carnet TIR

8. La Commission a continué à débattre de la question du refus de l'entrée d'un transport TIR dans un pays, en s'appuyant sur le document informel n° 9/Rev.2 (2009), établi par le secrétariat et contenant, d'une part, des propositions de note explicative incitant les autorités douanières à indiquer dans le carnet TIR la ou les raisons du refus et, d'autre part, un exemple des bonnes pratiques montrant comment les autorités douanières devaient traiter le carnet TIR en cas de refus.

9. La Commission a adopté le projet de texte du commentaire à l'annexe 1 de la Convention ainsi que le texte de l'exemple des bonnes pratiques sur l'utilisation du carnet TIR, sous réserve de la suppression de l'expression «si possible» au point b) de ce texte, et a prié le secrétariat de présenter les propositions à la Commission de contrôle pour examen et approbation éventuelle (AC.2).

10. La Commission a examiné brièvement la question relative à la manière de remplir le carnet TIR. Elle a confirmé que, conformément à la règle 12 des règles relatives à l'utilisation du carnet TIR, le titulaire (ou son agent) doit dater et signer tous les volets (rubriques 14 et 15). Les autorités douanières du bureau de douane de départ doivent s'assurer que tel est bien le cas avant de signer et d'apposer le timbre à date à la rubrique 17 de tous les volets. Considérant que la question relative à la manière de remplir les rubriques 14 et 15 du carnet TIR, tout en étant liée à ce point de l'ordre du jour, méritait un examen séparé, la Commission a prié le secrétariat d'établir un bref document informel qu'elle examinerait à sa prochaine session. Elle a en outre invité l'IRU à préparer elle aussi une brève contribution écrite sur cette question pour préciser ses instructions aux titulaires et faire état de l'évolution éventuelle de la situation.

Document

Document informel n° 9/Rev.2 (2009).

VI. État d'avancement du projet eTIR

11. Le secrétariat a informé en détail la Commission des activités les plus récentes du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1). En particulier, la Commission a pris note du fait que le chapitre 3 avait été finalisé et était maintenant prêt pour adoption, et que le travail sur le chapitre 4, pour lequel un apport de consultants externes serait nécessaire, avait démarré. En ce qui concerne les travaux du GE.1, la Commission a invité le secrétariat à chercher les moyens d'organiser à distance les activités du GE.1 grâce à l'échange de messages électroniques, ce qui signifierait que les représentants de Parties contractantes qui ne pouvaient assister aux sessions du GE.1 pourraient néanmoins participer à ses travaux.

VII. Procédure à suivre avant une suspension de la garantie sur le territoire d'une Partie contractante

12. La Commission a examiné le document informel n° 1 (2010). Le secrétariat y a passé en revue les contributions soumises précédemment par des membres de la Commission et les a présentées par ordre (chrono) logique, accompagnées de ses propres considérations préliminaires.

13. La Commission a estimé que la description de diverses activités menées en vue d'établir un mécanisme d'échange d'informations permanent entre les parties concernées et

la Commission constituait une bonne base pour la poursuite des débats sur cette question. Elle a notamment souligné qu'il était important pour assurer la continuité du mécanisme de garantie internationale que l'association nationale signale aux organes compétents (administrations douanières nationales, Comité de gestion du TIR ou TIRExB) toute perturbation de la procédure ordinaire de règlement des demandes de paiement, afin qu'ils puissent prendre les mesures éventuellement nécessaires. Au cas où les associations nationales manqueraient à cette obligation, il incomberait à l'IRU de s'en charger, conformément à l'accord CEE¹/IRU qui stipule que l'organisation internationale habilitée s'engage à «fournir aux organes compétents de la Convention TIR des renseignements à jour et bien fondés sur les tendances révélées par le nombre d'opérations TIR non terminées et de demandes de paiement soumises, en suspens, réglées avec paiement ou réglées sans paiement qui pourraient faire douter du bon fonctionnement du régime TIR ou rendre plus difficile le maintien en vigueur du système de garantie international». La Commission a fait observer qu'il était essentiel pour le bon fonctionnement de tout mécanisme d'échange d'informations que les délais pertinents (prévus dans la Convention, les accords nationaux et les contrats d'assurance, etc.) soient connus et respectés.

14. L'IRU a fait savoir que le contrat d'assurance internationale liant d'une part les assureurs internationaux et, d'autre part, chacune des associations membres de l'IRU en tant que bénéficiaires, a été conclu conformément aux dispositions de la première partie de l'annexe 9. L'application du droit suisse et la désignation de tribunaux suisses comme tribunaux compétents découlait logiquement du fait que les assureurs internationaux sont établis en Suisse. Selon l'IRU, le droit suisse des assurances ne diffère pas fondamentalement du droit d'autres pays dans ce domaine et des dispositions analogues à celles du paragraphe 2 de l'article 30 de la loi suisse sur l'assurance, qui offrent la possibilité aux assureurs (en cas d'aggravation du risque) de mettre fin au contrat dans un délai de quatorze jours, se retrouvent dans d'autres systèmes juridiques nationaux.

15. La Commission a demandé à l'IRU de présenter un document qui donne un aperçu du fonctionnement du système de garantie aux niveaux national et international, y compris les délais applicables, pour que la Commission l'examine à sa prochaine session.

Document

Document informel n° 1 (2010) (distribution restreinte).

VIII. Agrément d'un type particulier de véhicule routier

Demande des autorités douanières estoniennes

16. La Commission a longuement examiné la question posée par les autorités douanières estoniennes à la quarantième session de la Commission, à savoir si un type particulier de véhicule, où avaient été aménagées de gouttières dans le plancher pour faciliter et rendre plus sûr le transport de bobines de tôle, satisfaisait aux prescriptions de la Convention TIR, en particulier aux dispositions des alinéas *c* et *d* de l'article premier de l'annexe 2. À sa quarante et unième session, la Commission avait pris note des opinions divergentes des autorités allemandes et estoniennes concernant l'agrément de ce type de véhicule et exprimé l'opinion que, puisque la délivrance du certificat d'agrément était du ressort des autorités nationales compétentes, il pouvait arriver qu'une autorité compétente agréée un

¹ Commission économique pour l'Europe des Nations Unies.

certain type de véhicule et qu'une autre le refuse, tout en se référant éventuellement aux mêmes dispositions de la Convention.

17. Pour progresser sur cette question, la Commission, qui a pour mandat général de superviser l'application de la Convention, avait décidé de demander conseil à un expert dans ce domaine, M. Bent Rasmussen de l'administration douanière danoise, et l'avait invité à assister à cette partie de sa session pour qu'il donne des précisions sur ses conclusions contenues dans le document informel n° 2 (2010).

18. La Commission a examiné avec attention le document informel n° 2 (2010) et a souscrit à la conclusion de l'expert selon lequel le véhicule en question aurait pu obtenir l'agrément TIR conformément aux dispositions des alinéas *c* et *d* de l'article premier de l'annexe 2 s'il avait été conçu pour le transport exclusif de bobines de tôle. Néanmoins, comme le véhicule pouvait également être utilisé pour le transport d'autres marchandises (ou un mélange de bobines et d'autres marchandises), un tel agrément n'aurait pas dû être accordé: en effet, les gouttières en V destinées à immobiliser les bobines pouvaient, une fois recouvertes pour rétablir la planéité du plancher, dissimuler facilement des marchandises. En outre, les gouttières ne pouvaient être correctement inspectées de tous les côtés qu'après que le véhicule (ou une partie du véhicule) aurait été déchargé.

19. La Commission a également convenu avec l'expert qu'une inspection approfondie du véhicule en question aux bureaux de douane de départ ou de destination ne résoudrait pas le problème. Au contraire, cela entraînerait certainement des discussions sans fin entre les autorités douanières et les transporteurs quant à la nécessité de décharger le véhicule et aux frais encourus.

20. Enfin, reconnaissant que le véhicule était adapté au transport en toute sécurité de bobines de tôle, la Commission a estimé que ce véhicule pouvait être utilisé pour des transports sous le couvert des carnets TIR en appliquant les dispositions relatives au transport de marchandises pondéreuses ou volumineuses (art. 29 à 35 de la Convention).

21. La Commission a prié le secrétariat de transmettre ses observations aux autorités estoniennes et allemandes, en demandant à être informée de tous faits nouveaux.

22. La Commission a également examiné les nouvelles tendances de la construction de véhicules et pris note des derniers cas d'infraction aux dispositions techniques de la Convention TIR. La Commission a conclu que trop souvent encore les autorités compétentes, lorsqu'elles approuvaient ou inspectaient les véhicules pour vérifier leur conformité avec les dispositions de la Convention TIR, ne décelaient pas les défauts techniques les plus évidents et les plus apparents ou semblaient être en désaccord quant à la conformité de certains véhicules avec les dispositions de la Convention TIR. Selon la Commission, cela montrait clairement qu'une formation technique permanente au niveau national restait nécessaire.

Documents

Document informel n° 2 (2010), documents informels n°s 4, 14, 16 (2009).

IX. Invalidation des carnets TIR délivrés à des titulaires exclus

23. La Commission a pris note du document informel n° 3 (2010) établi par le secrétariat, citant des extraits de débats antérieurs de la Commission sur la question des carnets TIR perdus, volés, invalides ou invalidés.

24. La Commission a accueilli avec satisfaction la présentation par l'IRU de son document informel WP.30 n° 1 (2010) qui avait été établi en vu d'un examen simultané à la

cent vingt-quatrième session du WP.30 et qui décrivait les procédures appliquées pour l'invalidation de carnets TIR par la chaîne de garantie internationale. La Commission a pris note du fait que la base de données du système CUTE-Wise, Customs Utility for TIR Transaction Entry – World-wide Information System for Enquiry (système d'information mondial permettant aux autorités douanières de faire une recherche sur un carnet TIR) pouvait être mise à jour moins de vingt-quatre heures après la survenue d'un événement entraînant l'invalidation d'un carnet TIR et qu'elle était actualisée trois fois par jour. Elle a également noté qu'aucune mise à jour n'était faite pendant les week-ends, faute de personnel dans les associations nationales et l'organisation internationale pour traiter les données pertinentes. Toutefois, le week-end les autorités douanières continuent de traiter les carnets TIR qui sont reconnus comme porteurs d'une garantie valide après vérification par rapport aux données disponibles. Consciente des avantages pratiques de l'acte d'invalidation des carnets TIR, non seulement pour la chaîne de garantie mais aussi pour les administrations douanières nationales, la Commission a estimé que les autorités douanières des bureaux de douane de départ ne devraient pas, en règle générale, accepter les carnets TIR qui, après vérification par rapport aux données disponibles, étaient enregistrés comme étant perdus, volés, invalides ou invalidés. Inversement, en l'absence de mécanisme reconnu au niveau international, la chaîne de garantie devrait reconnaître comme valables tous les carnets TIR présentés pour acceptation au bureau de douane de départ avant la date de fin de validité, conformément aux dispositions de l'article 9 de la Convention, pour autant que ce bureau ne dispose pas d'informations allant dans le sens opposé. La Commission a réitéré que, faute de règles communes, tout différend concernant le statut d'un carnet TIR invalidé par la chaîne de garantie devrait être résolu au cas par cas conformément aux lois et règlements nationaux.

25. Conformément à son mandat selon lequel les organisations internationales doivent lui fournir des renseignements sur tous les règlements et procédures prescrits pour la délivrance des carnets TIR par des associations, dans la mesure où ils concernent les conditions et prescriptions minimales établies dans l'annexe 9 de la Convention (annexe 8, art. 10 g) de la Convention), la Convention a demandé à l'IRU de lui transmettre, pour examen à sa prochaine session, davantage d'informations sur les procédures et délais applicables, dans le cas où des associations nationales avaient décidé de ne pas délivrer de carnet TIR à un titulaire habilité (deuxième partie de l'annexe 9, par. 6).

Documents

Document informel n° 3 (2010), document informel WP.30 n° 1 (2010).

X. Problèmes rencontrés par les titulaires de carnets TIR

Problèmes rencontrés par les titulaires étrangers de carnets TIR sur le territoire de la Fédération de Russie et d'autres Parties contractantes

26. La Commission a examiné les problèmes rencontrés par les titulaires de carnets TIR de divers pays sur le territoire de la Fédération de Russie. D'après les courriers échangés entre le secrétariat et les autorités douanières russes sur cette question, il était apparu que les autorités russes semblaient imposer des escortes chaque fois que le montant des droits et taxes d'importation en jeu excédait le montant de la garantie TIR, à savoir 60 000 euros, sans tenir compte des capacités limitées des bureaux de douane frontaliers d'organiser de telles escortes. Il s'ensuit que les transporteurs doivent attendre longtemps aux frontières pour que s'organisent les escortes et se voient contraints de transformer l'opération TIR en une opération de transit national et de prendre à leur charge les coûts des garanties nationales requises. Estimant que ces mesures allaient à l'encontre de l'esprit et du texte de

la Convention TIR, en particulier de l'article 23 et du commentaire y relatif concernant l'application de l'évaluation des risques, la Commission a chargé le secrétariat de transmettre cette opinion aux autorités compétentes russes, en les invitant à faire en sorte que les dispositions de la Convention TIR soient appliquées pleinement et en toute circonstance sur leur territoire.

XI. Activités du secrétariat TIR

A. Gestion de la Banque de données internationale TIR (ITDB) et de projets informatiques par le secrétariat

27. La Commission a été informée par le secrétariat que la Banque de données internationale TIR (ITDB) contenait des données sur 61 000 transporteurs, dont 41 000 étaient à présent titulaires habilités de carnets TIR. La Commission a également pris note des activités du secrétariat concernant l'exécution du projet ITDBonline+. Elle a noté que le secrétariat comptait finaliser ce projet d'ici à la fin de l'année 2010 et que les documents destinés aux utilisateurs étaient en cours d'élaboration.

B. Séminaires de formation TIR

28. La Commission a été informée que le secrétariat avait pris part à plusieurs manifestations de promotion de la Convention TIR, en particulier un séminaire sur les accords en matière de transport routier international (Le Caire, 25 et 26 octobre 2009), organisé par l'Union arabe des transports terrestres, la Ligue des États arabes et l'IRU. Le secrétariat a également pris part le 21 octobre 2009 à un séminaire organisé par la United States Agency for International Development (USAID) et le Ministère tadjik des transports et des communications sur le rôle et l'importance des conventions de la CEE pour le développement du secteur des transports au Tadjikistan.

XII. Questions diverses

Cours en ligne sur la Convention TIR mis au point par l'Organisation mondiale des douanes

29. La Commission a pris note de ce que l'Organisation mondiale des douanes (OMD) l'invitait à revoir un cours en ligne sur la Convention TIR qu'elle avait mis au point en collaboration avec l'IRU. La Commission a regretté que l'OMD ne l'ait pas consultée, ou d'autres organes compétents du TIR, alors que ces consultations auraient pu encore influencer sur le contenu du cours; elle a néanmoins accepté de procéder à cet examen à condition que ses observations soient effectivement utilisées de manière à ce que ce cours réponde pleinement aux attentes des agents des douanes qui souhaitent se familiariser avec les principes du régime TIR².

² Pour information: à la cent vingt-quatrième session du WP.30, le représentant de l'OMD a fait observer «que tout amendement devrait être adopté, sur une base consensuelle, par la CEE, la TIRExB, l'OMD et l'IRU».

XIII. Restriction à la distribution des documents

30. La Commission a décidé que les documents ci-après, publiés pour la présente session, devaient faire l'objet d'une distribution restreinte: documents informels n^{os} 1, 2 et 4 (2010).

XIV. Date et lieu de la prochaine session

31. Répondant à l'aimable invitation de M. Köseoğlu (Turquie), la Commission a décidé de tenir sa quarante-troisième session les 4 et 5 mai 2010 à Istanbul.
