



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2006/1
23 décembre 2005

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

Comité de gestion de la Convention TIR de 1975
(Quarantième session, 2 février 2006,
point 4 a) i) de l'ordre du jour)

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

Activités de la TIRExB

Rapport de la TIRExB sur sa vingt-sixième session

PARTICIPATION

1. La Commission de contrôle TIR (TIRExB) a tenu sa vingt-sixième session les 17 et 18 mai et le 14 juin 2005 à Genève.
2. Les membres suivants étaient présents: M. R. Boxström (Finlande); M. G. Grigorov** (Bulgarie); M. A. Habekh (Jordanie); M. J. Marques (Communauté européenne); M^{me} H. Metaxa-Mariatou** (Grèce); M^{me} N. Rybkina (Fédération de Russie); M^{me} N. Rynkevich (Biélorus); M. R. Şen (Turquie); M. R. Šmidl (République tchèque).
3. Conformément au paragraphe 5 de l'article 11 de l'annexe 8 de 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.

* Le présent document a été soumis après la date limite officielle par la Division des transports de la CEE.

** M. G. Grigorov (Bulgarie) et M^{me} H. Metaxa-Mariatou (Grèce) étaient excusés le 14 juin 2005.

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 pour leur récente élection comme membres de la Commission de contrôle TIR (TIRExB). Il a souligné l'importance de la Convention TIR en tant que seul régime mondial de facilitation du transit et a abordé les difficultés rencontrées par ce régime, en particulier la fraude douanière. Selon lui, les partenariats entre secteur public et secteur privé étaient essentiels pour combattre ces activités illicites afin de conserver les atouts du régime TIR tout en protégeant les recettes douanières. Il a aussi souligné que la Commission jouait un rôle très important en assurant le bon fonctionnement et la viabilité à long terme du régime TIR. Il lui a adressé tous ses vœux de succès dans ses initiatives et l'a assurée du plein appui de la CEE dans l'exécution de ses activités.

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

5. La Commission a adopté l'ordre du jour de la session établi par le secrétariat TIR (TIRExB/AGE/2004/26), moyennant l'ajout des questions suivantes au point 10 intitulé «Questions diverses»:

- Homologation des véhicules routiers à bâches coulissantes;
- Application du régime TIR en Ukraine;
- Application de la Convention TIR dans la région de la Transnistrie (partie de la République de Moldova);
- Transport de voitures particulières sur leurs propres roues dans le cadre du régime TIR;
- Nouveaux procédés de fraude observés à la frontière entre la Russie et la Finlande.

ÉLECTION DU PRÉSIDENT

6. 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. Conformément aux dispositions susmentionnées, M^{me} Natalya Rybkina (Fédération de Russie) a été élue Présidente.

ADOPTION DU RAPPORT DE LA VINGT-CINQUIÈME SESSION DE LA COMMISSION

Document: TIRExB/REP/2005/25draft.

7. La Commission a adopté le rapport de sa vingt-cinquième session (TIRExB/REP/2005/25draft), moyennant les modifications suivantes:

Paragraphe 5

Modifier comme suit:

«5. La Commission a rappelé qu'aux termes de son règlement intérieur, elle devait élire chaque année, lors de la première réunion annuelle, un président qui resterait en fonctions jusqu'à l'élection de son successeur et que le président était rééligible. Conformément aux dispositions susmentionnées, M. M. Amelio (Italie) a été réélu Président. Par ailleurs, la Commission a estimé que, lorsqu'une nouvelle équipe était élue à la session de printemps du Comité de gestion TIR, le Président élu l'année précédente devait demeurer en fonctions jusqu'à la tenue de la première réunion dans sa composition renouvelée.»

Paragraphe 12

Modifier comme suit:

«12. Dans l'immédiat, compte tenu des retards inévitables en matière de distribution de données, il semble que le statut des carnets TIR perdus, volés, "invalides" et "invalidés", du point de vue juridique ou de la garantie, soit une question cruciale pour les autorités douanières. En l'espèce, la Commission a répété que la Convention TIR ne traitait pas de la question et rappelé l'avis formulé par le Groupe de travail à sa quatre-vingtième session, à savoir qu'"aucun avis général ne pouvait être donné sur la validité des carnets TIR puisque cela dépendait des circonstances spécifiques à chaque cas pris individuellement. Le Groupe de travail a toutefois considéré qu'en principe tous les carnets TIR délivrés dans les règles étaient considérés comme porteurs d'une garantie valide..." (TRANS/WP.30/162, par. 55). Le représentant de l'IRU a exprimé à nouveau le point de vue de son organisation sur la question, déjà exposé à diverses occasions devant le WP.30 et formulé dans le document informel n° 5 (2005), à savoir qu'une fois que les autorités douanières avaient été informées du vol de carnets TIR et/ou de timbres, l'utilisation des uns et des autres n'avait plus de valeur juridique et, de ce fait, ne pouvait entraîner aucune garantie quelle qu'elle soit. Pour continuer à progresser, la Commission a prié le secrétariat d'établir un document sur ces questions, pour examen.»

Paragraphe 13

Dans la première phrase, remplacer «bureau de départ» par «premier bureau de départ».

Paragraphe 22

Modifier comme suit:

«22. La Commission a accueilli avec satisfaction le document informel n° 4 (2005), établi par l'IRU, dans lequel figuraient des informations sur les règles et les procédures prescrites pour la délivrance des carnets TIR par les associations nationales. À l'issue d'un échange de vues, elle a décidé de revenir sur la question à sa prochaine session. À cet égard, l'IRU a proposé de transmettre les documents supplémentaires ci-après, pour information et examen par la Commission:

- Extraits pertinents de la déclaration d'engagement du titulaire de carnet TIR à l'association, concernant la question des carnets TIR;

- Déclaration de perte des carnets TIR;
- Règles générales prescrites pour la délivrance de carnets TIR, concernant le recours à des sous-traitants au cours d'une opération de transport TIR.».

8. Le texte révisé du rapport de la vingt-cinquième session de la Commission figure dans le document TIRExB/REP/2005/25.

PROGRAMME DE TRAVAIL POUR 2005 ET 2006

Document: TIRExB/AGE/2005/26, annexe.

9. La Commission a adopté son programme de travail pour 2005 et 2006, tel qu'il a été publié sous la cote TRANS/WP.30/AC.2/2005/20.

PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS PRÉSENTÉES DANS LE CADRE DU PROCESSUS DE RÉVISION TIR

Document: document informel n° 8 (2005).

10. La Commission a examiné en détail le document informel n° 8 (2005), établi par le secrétariat et donnant un aperçu des propositions d'amendements de nature technique présentées dans le cadre du processus de révision TIR qu'il lui avait été demandé d'examiner.

Définition de l'expression «régime TIR»

11. La TIRExB a rappelé que, quelques années auparavant, une Partie contractante avait évoqué les problèmes juridiques que posait, au niveau des procédures nationales, l'absence, dans la Convention TIR, d'une définition de l'expression «régime TIR». La TIRExB a admis que l'idée de donner une définition de l'expression «régime TIR» pouvait sembler tentante, mais s'est demandée si une telle définition apporterait véritablement quelque chose. La TIRExB a estimé, en premier lieu, qu'une telle définition limiterait l'application du régime TIR car, pour l'heure, l'expression «régime TIR» englobait tous les aspects de la Convention TIR sans plus de précisions. Deuxièmement, la TIRExB a constaté que les autres instruments relatifs aux principaux régimes de transit, notamment la Convention relative à un régime de transit commun et le Code des douanes communautaire ne donnaient pas de définition de leur expression clef, en l'occurrence «régime de transit». La TIRExB a donc décidé de faire savoir au WP.30 qu'à son avis la définition indirecte de l'expression «régime TIR», telle qu'elle figure à l'article 1 a) de la Convention («on entend par "régime TIR" le régime établi par la présente Convention»), semblait suffisante et qu'il n'était par conséquent pas nécessaire de la développer.

Titre du chapitre II

12. En ce qui concerne la modification éventuelle du titre du chapitre II, la TIRExB a décidé de revenir sur cette question lorsque le Groupe spécial d'experts et le WP.30 auraient achevé l'examen, respectivement, du processus de révision TIR et du contenu du chapitre II.

Article 28

13. La Commission a examiné les propositions de la Communauté européenne visant à modifier comme suit l'article 28:

- Intégrer dans le paragraphe 1 de l'article 28 et dans une nouvelle note explicative correspondante le commentaire existant concernant le placement des marchandises sous un autre régime douanier ou sous un autre système de surveillance;
- Préciser au paragraphe 2 de l'article 28 que le titulaire du carnet TIR mais aussi l'association garante ne devraient pas être tenus pour responsables d'une quelconque irrégularité qui se produirait dans le cadre de la procédure douanière suivante.

14. La Commission a estimé qu'il faudrait clarifier davantage les amendements proposés. Elle a en particulier fait observer qu'il fallait faire une distinction claire entre les concepts de «fin d'une opération TIR» et d'«apurement d'une opération TIR» et que les irrégularités visées au paragraphe 2 de l'article 28 qui ne sont pas attribuées au titulaire du carnet TIR ne devraient pas être confondues avec la responsabilité de l'association nationale selon l'article 8 de la Convention. La Commission a donc estimé qu'il n'y avait pas lieu d'inclure dans le paragraphe 2 de l'article 28 une référence à l'association garante.

15. La Commission a tenu compte d'une déclaration de l'IRU selon laquelle la formulation actuelle de l'article 28 semblait ambiguë et devrait donc être améliorée. À cette fin, elle a demandé au secrétariat, agissant en coopération avec la Communauté européenne, d'énoncer de manière plus détaillée les projets d'amendements et de lui rendre compte à sa prochaine session. Elle a aussi invité ses membres à communiquer au secrétariat leurs propositions sur la question.

Article 40

16. S'agissant de la proposition tendant à modifier l'article 40 afin d'y faire figurer une référence à l'association garante, la TIRExB a estimé, pour des raisons similaires à celles qu'elle a invoquées à propos de l'article 28, qu'une telle modification n'était pas appropriée. Elle a toutefois considéré qu'elle n'était pas en mesure de donner des précisions sur l'application pratique de l'article 40 et sur ses relations avec d'autres dispositions de la Convention TIR, en particulier l'article 19 et le paragraphe 2 de l'article 39. Elle a donc demandé au secrétariat de rédiger un commentaire sur l'application de l'article 40 et de le lui soumettre pour examen à sa prochaine session.

Article 41

17. Lors de l'examen de la proposition tendant à modifier l'article 41, la Commission a estimé qu'il semblait y avoir une discordance entre le texte français («marchandises manquantes») et le texte anglais («goods which are short») et qu'il fallait peut-être y remédier. Le mot anglais «short» avait peut-être une portée trop limitée et il pourrait exclure du champ d'application de l'article 40 des marchandises qui par nature perdent du poids au fil du temps (le café par exemple). Il serait peut-être bon de remplacer «short» par «missing». Les membres russophones de la Commission ont fait observer qu'une telle modification du texte anglais n'entraînerait pas un changement (ou une amélioration) de la version russe. La Commission a demandé au

secrétariat d'étudier la discordance linguistique apparente entre les versions anglaise et française et d'élaborer une nouvelle proposition en tenant également compte des répercussions que toute modification pourrait avoir sur la version russe.

Article 42 bis

18. Selon la Communauté européenne, la proposition vise à modifier l'article 42 *bis* pour en élargir la portée en incluant une référence à la bonne application de la Convention TIR. La Commission a estimé que l'article 42 *bis* avait été appliqué sans problèmes jusqu'alors et que rien ne donnait à penser qu'une modification du texte était souhaitable. La Commission a cependant estimé qu'il serait important de souligner que la bonne application de la Convention TIR était une obligation fondamentale des Parties contractantes. Le fonctionnement du régime TIR ne peut être durable et efficace si les Parties contractantes ne respectent pas les dispositions de la Convention TIR et n'en assurent pas la bonne application.

19. En ce qui concerne la proposition de la Communauté européenne tendant à modifier le texte de l'article 42 *bis* en ajoutant une note explicative (selon laquelle, en cas d'éventuel non-respect des dispositions de la Convention TIR par une Partie contractante, le Comité de gestion pourrait enquêter sur la situation et prendre les mesures appropriées), la Commission a décidé de renvoyer la question au WP.30 parce qu'elle a estimé que cette proposition avait un caractère stratégique et sortait donc de son mandat. La Commission a aussi fait observer que, conformément à l'article 1 *bis* de l'annexe 8, le Comité de gestion devrait superviser l'application de la Convention TIR non seulement par les Parties contractantes, mais aussi par les associations garantes et l'organisation internationale.

20. Enfin, la Commission a décidé d'achever ses travaux sur les articles 28, 40 et 41 à sa prochaine session afin de communiquer au WP.30 l'intégralité de ses conclusions concernant les propositions d'amendements ayant un caractère technique. En attendant, la Commission a chargé sa présidente de présenter oralement un bref rapport à la prochaine session du WP.30, si cela devenait nécessaire.

PRÉVENTION DE LA FRAUDE DOUANIÈRE À L'INTÉRIEUR DU SYSTÈME TIR

Questionnaire sur les procédés de fraude propres au système TIR

Document: document informel n° 9 (2005).

21. La Commission a examiné le document informel n° 9 (2005), établi par le secrétariat et contenant un projet de proposition de formule de rapport sur les fraudes qui pourrait être distribuée aux points de contact douaniers TIR et, éventuellement, aux autres organismes intéressés, afin de diffuser les informations relatives à la fraude. La Commission a de manière générale approuvé la portée de la formule, mais a estimé qu'il fallait y apporter un certain nombre d'améliorations. Elle a demandé au secrétariat d'inclure ces améliorations lorsqu'il remanierait la formule et d'aboutir à un résultat convivial pour les clients sur le plan de la présentation et de l'agencement. Afin d'accélérer le processus, la Commission a décidé que de nouveaux projets pourraient être examinés dans le cadre de la procédure de consultation écrite.

22. Dans ce contexte, l'IRU a rappelé les résultats obtenus grâce au questionnaire sur les procédés de fraude propres au système TIR, établi par le secrétariat en 2004 (document informel n° 1 (2005)). L'IRU a estimé que ces résultats devaient être examinés plus avant parce qu'on y trouvait de nombreuses informations qui pouvaient servir à présenter des exemples de bonnes pratiques, etc. La Commission partageait cet avis, mais a invité ses membres, ainsi que l'IRU, à indiquer les questions concrètes qu'ils souhaiteraient que l'on clarifie.

Application harmonisée de l'article 38 de la Convention TIR

Document: document informel n° 10 (2005).

23. La Commission a examiné en détail le document informel n° 10, établi par le secrétariat et présentant un exemple de bonnes pratiques pour l'application de l'article 38 de la Convention. Elle a formulé un certain nombre de remarques concernant la forme et le contenu de l'exemple et a demandé au secrétariat de modifier le projet en conséquence. Elle a en particulier considéré qu'il fallait mettre au point une formule de notification type pour informer la personne qui faisait l'objet d'une exclusion du régime TIR.

24. M. R. Şen (Turquie) a déclaré qu'un tel exemple serait souhaitable mais ne réglerait pas totalement le problème de l'application harmonisée de l'article 38 et qu'il fallait donc aussi étudier d'autres aspects de la question. Dans ce contexte, la Commission a rappelé que la question pourrait être divisée en deux parties:

- L'interprétation ou la définition, du point de vue juridique, des «infractions graves aux lois ou règlements de douane» (art. 38.1);
- L'échange de renseignements concernant l'exclusion d'un transporteur du régime TIR (art. 38.2).

La Commission a réaffirmé qu'en raison des disparités considérables entre les législations nationales il semblait irréaliste de parvenir à un consensus sur le premier point. Par conséquent, on ne pouvait pour l'heure que poursuivre les travaux sur le deuxième point afin d'établir un exemple de bonnes pratiques à inclure dans le Manuel TIR. Pour ce qui est du premier point, la Commission a estimé qu'il devait être de préférence examiné par le WP.30.

Informations sur les règles et procédures prescrites pour la délivrance des carnets TIR par les associations

Documents: documents informels n°s 12 (2005), 13 (2005) et 14 (2005).

25. La Commission a accueilli avec satisfaction les documents informels n°s 12 (2005), 13 (2005) et 14 (2005) communiqués par l'IRU et contenant, respectivement, des extraits de la déclaration d'engagement du titulaire d'un carnet TIR, la déclaration de perte de carnets TIR et des règles générales, applicables à la délivrance des carnets TIR, concernant le recours à des sous-traitants au cours d'une opération de transport TIR. La Commission a pris note du document informel n° 12 (2005) et a estimé qu'il devrait être distribué aux Parties contractantes pour information, avec l'accord de l'IRU. Elle a aussi décidé d'examiner le document informel n° 13 (2005) au titre du point 7 de l'ordre du jour (carnets TIR perdus, volés, invalides ou invalidés), et de se pencher sur le document informel n° 14 (2005) à l'une de ses futures sessions,

en même temps que sur la question de l'exécution d'une opération de transport TIR lorsque l'engin de traction n'appartient pas au titulaire du carnet TIR.

CARNETS TIR PERDUS, VOLÉS, INVALIDES OU INVALIDÉS

Document: document informel n° 11 (2005).

26. La Commission a procédé à un premier échange de vues concernant le document informel n° 11 (2005) dans lequel le secrétariat avait étudié la validité d'un carnet TIR dans diverses situations durant tout le cycle de vie dudit carnet (avant la délivrance au titulaire, entre l'émission et l'acceptation par le bureau de douane de départ et après cette acceptation). Le secrétariat s'est en particulier efforcé de résoudre les questions clefs suivantes concernant la relation entre le carnet TIR et la garantie TIR:

- Le carnet TIR est-il couvert par la garantie à partir du moment où il est imprimé? Si ce n'est pas le cas, à quel moment la garantie TIR est-elle «attachée» au carnet?
- Qui «attache» la garantie à un carnet TIR? Le fait-on uniquement en fonction des dispositions de la Convention TIR ou est-ce la chaîne internationale de garantie TIR qui prend une décision à cet égard, en fonction de ses propres règles et procédures?
- Quels sont les incidents qui peuvent mettre en cause la validité d'un carnet TIR?

27. La Commission a noté avec satisfaction que l'IRU avait communiqué, par les moyens de communication disponibles les plus rapides, des données sur les carnets TIR «invalides» ou «invalidés» aux administrations douanières centrales et que certaines administrations douanières avaient sans retard inséré ces informations dans leurs systèmes nationaux automatisés de transit douanier, de sorte que tous les bureaux de douane locaux avaient pu vérifier «en temps réel» tous les carnets TIR au moment du dédouanement. Cependant, la Commission a considéré que, dans les Parties contractantes qui n'avaient pas encore atteint ce niveau d'informatisation, il fallait tenir compte d'autres facteurs tels que les retards dans la distribution des données aux agents des douanes «sur le terrain» et de leur aptitude à vérifier les carnets TIR sans perturber la circulation des véhicules.

28. L'IRU a déclaré que, conformément aux principes juridiques internationalement reconnus, le garant a le droit de retirer sa garantie. Selon l'opinion qu'avait toujours formulée l'IRU, une fois que les autorités douanières avaient été informées que des carnets TIR étaient «non valides» ou «invalidés», leur utilisation n'avait plus d'effet juridique et n'était donc assortie d'aucune garantie à compter du moment de la réception de la notification. L'«invalidation» ne pouvait être appliquée rétroactivement, ce qui signifiait que la garantie était réputée valide dans les situations rencontrées avant la notification.

29. La Commission a fait observer que la Convention TIR était essentiellement fondée sur un équilibre entre la facilitation du transport international de marchandises d'une part et l'octroi d'une garantie TIR fiable pour protéger les recettes douanières d'autre part. Elle a souligné que les autorités douanières devaient s'efforcer, dans toute la mesure possible, de diffuser et utiliser les informations sur les carnets TIR «non valides» ou «invalidés» pour prévenir les fraudes douanières. Elle a aussi souligné que le régime TIR s'appliquait à un nombre considérable de

véhicules et que, si les autorités douanières vérifiaient la validité de chaque carnet, il en résulterait inévitablement des retards pour les véhicules routiers. Considérant les trois principales phases du cycle de vie du carnet TIR (voir par. 25 ci-dessus), la Commission a estimé qu'il fallait au moins que, dans le cas où un carnet avait été accepté par un bureau de douane de départ le dernier jour de validité ou avant, la garantie dont était assorti ce carnet devrait rester valide jusqu'à la fin de l'opération de transport TIR. Selon l'IRU, toute décision à cet égard devrait en fin de compte dépendre de la législation nationale.

30. La Commission a pris note du document informel n° 13 (2005), contenant une déclaration de perte de carnets TIR. Selon elle, une telle déclaration, du fait qu'elle faisait partie du mécanisme de notification, devrait être remplie et soumise par le titulaire du carnet TIR dans tous les cas où il n'était pas en possession des carnets qui lui avaient été précédemment délivrés.

31. La Commission a aussi fait observer que le format utilisé pour indiquer la date d'expiration du carnet, telle qu'elle apparaissait dans la case 1 de la page de couverture, variait d'une Partie contractante à l'autre et que certaines associations nationales indiquaient par son numéro le mois d'émission. Ceci pourrait conduire à des confusions parmi les autorités douanières d'autres pays si elles ne savaient pas quel mode de présentation (jour/mois/année ou mois/jour/année) avait effectivement été utilisé. La Commission a demandé à l'IRU d'étudier les solutions possibles à ce problème.

32. Enfin, la Commission a décidé de poursuivre le débat sur cette question à sa prochaine session.

ACTIVITÉS DU SECRÉTARIAT TIR

Banque de données internationale TIR

Document: document informel n° 15 (2005).

33. La Commission a été informée des activités du secrétariat visant à assurer un accès en ligne à la Banque de données internationale TIR, conformément aux décisions prises par le Comité de gestion TIR. Elle a aussi pris note des toutes dernières informations concernant la transmission des documents légalement requis à la Banque de données internationale (document informel n° 15 (2005)). Compte tenu du lancement de l'application ITDBOnline, la Commission a chargé le secrétariat de prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la transmission en temps voulu de toutes les données provenant des Parties contractantes qui n'appliquent pas encore les diverses dispositions de la Convention TIR. Elle a aussi estimé que le Comité de gestion TIR devrait être informé de ces problèmes.

Informatisation du régime TIR

34. La Commission a été informée sur l'état actuel d'avancement du projet eTIR et sur l'ordre du jour provisoire de la prochaine session du Groupe spécial d'experts sur les aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (26 et 27 mai 2005). Elle a en particulier pris note du «questionnaire eTIR» qui avait été adressé aux Parties contractantes afin de recueillir des informations sur les besoins et contraintes des douanes dans le cadre de l'informatisation du

régime TIR. Vu l'importance du projet, la Commission a invité instamment toutes les autorités douanières à y participer activement.

Séminaires TIR

35. La Commission a pris note du séminaire national TIR, organisé en mars 2005 à Bishkek (Kirghizistan) par le secrétariat, où avaient été soulignés certains problèmes régionaux rencontrés dans l'application de la Convention TIR. Dans ce contexte, elle a aussi été informée du fait que la CEE, en coopération avec la Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), réaliserait pendant l'été 2005 une étude spéciale sur l'application de la Convention en Asie centrale.

36. La Commission a noté qu'il était prévu de tenir, à Beijing (Chine) en septembre 2005, un séminaire régional. On escomptait une participation de la Chine ainsi que d'autres pays d'Asie centrale. La Commission a aussi estimé qu'il serait souhaitable d'organiser un séminaire régional de formation pour les pays des Balkans. À cet égard, la Commission a accueilli avec satisfaction l'invitation faite par M. G. Grigirov (Bulgarie) d'accueillir un tel séminaire dans son pays en octobre 2005.

QUESTIONS DIVERSES

Nouveaux procédés de fraude observés à la frontière entre la Russie et la Finlande

37. La Commission a été informée de l'existence de nouveaux procédés de fraude dans le trafic entre la Finlande et la Fédération de Russie et a décidé de suivre la question de plus près.

Application de la procédure TIR en Ukraine

Document: document informel n° 14 (2004).

38. La Commission a rappelé ses réflexions antérieures sur la suspension obligatoire d'une opération de transport TIR en Ukraine où le montant des droits et taxes douaniers était supérieur au montant de la garantie TIR (TIRExB/REP/2004/22, par. 55 et 56, et TIRExB/REP/2004/24, par. 17 à 19). La Commission a été informée que, faute de nouvelles explications de l'administration douanière ukrainienne, le secrétariat avait envoyé aux autorités douanières ukrainiennes une lettre pour les inviter à examiner les mesures de surveillance fondamentales qui ne semblaient pas conformes aux dispositions de la Convention TIR.

39. La Commission a demandé au secrétariat de l'avertir lorsqu'une réponse serait obtenue de l'Ukraine et a décidé de revenir sur cette question à sa prochaine session.

40. Dans ce contexte, la Commission a jugé d'actualité la question d'une éventuelle augmentation du montant de garantie recommandé par carnet TIR, visée dans la note explicative au paragraphe 3 de l'article 8. Elle a décidé d'examiner la question plus en détail à sa prochaine session.

Application de la Convention TIR dans la région de la Transnistrie (partie de la République de Moldova)

41. La Commission a été informée que, dans la période 2001-2003, le Département des douanes de la Moldova avait appliqué un certain nombre de mesures pour interdire l'application du régime TIR dans la région de la Transnistrie qui ne relève pas du Gouvernement et des autres autorités de la Moldova. Par exemple, le Département des douanes a exclu les points de passage de la frontière entre l'Ukraine et la Transnistrie de la liste des bureaux de douane approuvés pour les opérations TIR. Ces bureaux de douane ont cependant continué à dédouaner sous régime TIR avec les anciens sceaux et tampons douaniers, en particulier à cette frontière. À la demande du secrétariat, l'administration douanière ukrainienne a aussi précisé qu'aucune restriction n'avait été imposée aux opérations de transport TIR à travers cette frontière.

42. L'IRU a estimé que cette situation pourrait conduire à une insécurité juridique et qu'il fallait trouver une solution au plus vite. La Commission a pris note de cette information et a décidé de revenir sur cette question à sa prochaine session.

Homologation des véhicules routiers à bâches coulissantes

43. La Commission a noté avec préoccupation qu'une Partie contractante avait apparemment émis un certificat d'homologation pour un véhicule routier à bâches coulissantes qui n'était pas conforme aux dispositions de l'annexe 2 de la Convention TIR. Par suite, il était possible d'accéder au compartiment réservé au chargement sans laisser de traces évidentes d'effraction. Des membres de la Commission ont aussi rappelé quelques autres exemples dans lesquels des véhicules routiers qui n'étaient pas sûrs sur le plan douanier avaient cependant donné lieu à la délivrance d'un certificat d'homologation. La Commission a estimé qu'en général ces faits pouvaient être imputés au manque de compétence ou d'attention des autorités d'homologation et non au caractère inadéquat que pourraient avoir les dispositions de la Convention TIR. Elle a aussi souligné que, conformément à l'article 19 de la Convention et à la note explicative correspondante, le bureau de douane de départ devait vérifier l'état du véhicule routier, en particulier les bâches et les liens de fermeture des bâches.

44. La Commission a estimé qu'il fallait appeler l'attention des autorités compétentes de toutes les Parties contractantes sur le renforcement de l'application de l'article 19 ainsi que de l'annexe 2 de la Convention. Elle a aussi considéré que l'on pouvait établir un exemple de bonnes pratiques à cet égard, par exemple sous forme de liste de vérification pour le bureau de douane de départ. Dans ce contexte, elle a aussi rappelé le manuel de formation sur la question de la non-conformité des véhicules routiers avec les règlements techniques TIR, établi par le Bureau d'assistance fiscale et douanière de l'UE auprès de l'ex-République yougoslave de Macédoine (TIRExB/REP/2005/24, par. 27). La Commission a dit qu'elle se réjouissait à l'idée de recevoir de l'UE la permission de transmettre le manuel aux Parties contractantes.

Transport des voitures particulières sur leurs propres roues dans le cadre du régime TIR

45. La Commission a été informée de l'existence de diverses interprétations, au niveau national, des dispositions de l'article 3 a) iii) concernant les véhicules «exportés et donc eux-mêmes assimilés à des marchandises se déplaçant par leurs propres moyens». Certaines Parties contractantes semblaient accepter que les voitures particulières se déplaçant sur leurs

propres roues soient classées dans cette catégorie, tandis que d'autres indiquaient que leur législation nationale interdisait explicitement l'utilisation de carnets TIR pour le transport de voitures particulières sauf si celles-ci étaient chargées sur un autre véhicule. Ces différences d'interprétation avaient conduit à des situations dans lesquelles des carnets TIR avaient été ouverts pour le transport de voitures particulières dans une Partie contractante, mais avaient été ensuite refusés par un bureau de douane en route dans une autre Partie contractante. Après un bref échange de vues, la Commission a estimé que cette question devait être examinée plus avant, en particulier du point de vue juridique, et a demandé au secrétariat d'établir, en coopération avec l'IRU, un document à examiner à sa prochaine session.

RESTRICTIONS À LA DISTRIBUTION DES DOCUMENTS

46. La Commission a décidé que les documents ci-après, publiés en rapport avec sa présente session, devaient faire l'objet d'une distribution restreinte: documents informels n^{os} 9, 11 et 15.

DATES ET LIEU DES PROCHAINES SESSIONS

47. La Commission a accueilli avec satisfaction et approuvé la proposition formulée par M^{me} Rybkina (Fédération de Russie) tendant à tenir sa vingt-septième session à Moscou du 17 au 19 octobre 2005, à l'invitation du Service douanier fédéral de la Fédération de Russie (à confirmer).
