



Commission économique pour l'Europe**Comité de gestion de la Convention TIR de 1975****Cinquante-sixième session**

Genève, 3 octobre 2013

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

Activités et administration de la Commission de contrôle TIR**– Activités de la Commission de contrôle TIR:****Ateliers et séminaires TIR nationaux et régionaux****Actes du séminaire TIR sur la construction de véhicules
sécurisés du point de vue douanier pour les opérations TIR
(Helsinki, 18-19 juin 2013)****Note du secrétariat**

1. Un séminaire technique de renforcement des capacités des autorités compétentes visant à améliorer l'efficacité de la mise en œuvre des dispositions de la Convention TIR relatives à la construction, à l'agrément et au contrôle de véhicules sécurisés du point de vue douanier pour les opérations TIR a été organisé les 18 et 19 juin 2013 à Helsinki par le Service des douanes de Finlande en collaboration avec la Commission de contrôle TIR.
2. Pour maximiser les retombées de ce séminaire, sensibiliser aux questions relatives à la construction, à l'agrément et au contrôle des véhicules TIR et suggérer des pistes pour améliorer encore ces aspects du système TIR, les organisateurs ainsi que les orateurs ont convenu de publier les actes du séminaire, tels que reproduits dans l'annexe du présent document.
3. Le Comité de gestion de la Convention TIR de 1975 (AC.2) et la Commission de contrôle TIR souhaiteront peut-être prendre note de ces actes et, en particulier, donner suite aux diverses conclusions et recommandations issues du séminaire.

Annexe

Actes du séminaire TIR sur la construction de véhicules sécurisés du point de vue douanier pour les opérations TIR (Helsinki, 18-19 juin 2013)

I. Introduction

1. Le séminaire, coorganisé par le Service des douanes de Finlande et la Commission de contrôle TIR (TIRExB) grâce à un financement du programme Douane 2013 de la Commission européenne à l'intention des États membres de l'Union européenne¹, visait à renforcer les capacités des autorités compétentes en vue d'améliorer l'efficacité de la mise en œuvre des dispositions de la Convention TIR relatives à la construction, à l'agrément et au contrôle de véhicules sécurisés du point de vue douanier pour les opérations TIR. Organisé à l'intention des fonctionnaires des douanes des Parties contractantes à la Convention TIR chargés de l'agrément et du contrôle des véhicules TIR, il a également accueilli des responsables chargés des questions aux douanes et au transport. La première journée était ouverte à des participants du secteur privé intéressés par le sujet, la deuxième était réservée aux fonctionnaires des douanes. Le séminaire comprenait des exposés présentés par des spécialistes appartenant aux services des douanes de divers pays ainsi qu'au secrétariat TIR de la Commission économique pour l'Europe (CEE).

2. Les exposés peuvent être consultés sur le site Web TIR². Les orateurs ont fourni les résumés suivants de leurs exposés respectifs³.

Fondements juridiques et réglementation technique (Erik Willems, CEE)

3. La Convention TIR s'est avérée être l'un des instruments internationaux les plus efficaces créés sous les auspices de la CEE. À ce jour, elle compte 68 Parties contractantes, y compris l'Union européenne. On peut également juger du succès du système TIR au nombre de carnets TIR distribués et délivrés chaque année. Alors qu'en 1952 à peine plus de 3 000 carnets TIR avaient été délivrés, leur nombre a atteint 3 158 300 en 2012.

4. Le système de transit douanier TIR repose sur les cinq principes (ou piliers) suivants:

- L'utilisation de véhicules ou conteneurs sécurisés;
- La chaîne internationale de garantie;
- Le carnet TIR;
- La reconnaissance mutuelle des contrôles douaniers;
- Le contrôle de l'accès à l'utilisation du système.

5. En ce qui concerne le premier pilier, la Convention TIR stipule que les marchandises doivent être transportées dans des conteneurs ou des véhicules routiers dont le compartiment réservé au chargement est construit de telle manière que, une fois scellé par les autorités douanières, l'on ne puisse pas avoir accès à l'intérieur, toute tentative d'effraction devant être aisément décelable.

¹ http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/cooperation_programmes/customs2013/index_fr.htm.

² www.unece.org/transport/areas-of-work/tir/events/helsinki-finland/presentations.html.

³ Les contributions fournies par les orateurs sont publiées telles qu'elles ont été reçues.

6. La Convention TIR définit les normes de construction dans l'annexe 2 et la première partie de l'annexe 7, et les procédures d'agrément dans l'annexe 3 et la deuxième partie de l'annexe 7. Les articles 3, 12, 13 et 14 de la Convention indiquent clairement que les transports TIR ne peuvent être effectués que par des véhicules ou conteneurs agréés conformément à ces prescriptions. En outre, les véhicules doivent avoir obtenu un certificat d'agrément conforme à l'annexe 4; les conteneurs doivent avoir obtenu un certificat d'agrément conforme aux appendices 2 ou 3 de l'annexe 7, et une plaque d'agrément conforme aux prescriptions de l'appendice 1 de l'annexe 7 doit y être apposée.

7. Les Parties contractantes à la Convention TIR reconnaissent la validité des certificats d'agrément délivrés dans d'autres Parties contractantes. Toutefois, en vertu de l'article 14, elles ont le droit de refuser de reconnaître la validité de l'agrément des véhicules routiers ou des conteneurs qui ne satisfont pas aux conditions prévues aux annexes 2 ou 7.

8. L'agrément des véhicules et conteneurs est une condition préalable au principe de la reconnaissance mutuelle des contrôles douaniers énoncé dans l'article 5 de la Convention. Les bureaux de douane de passage ne peuvent compter que sur les contrôles effectués au bureau de douane de départ si les véhicules sont sécurisés, limitant ainsi les contrôles en cours de route à la vérification de l'intégrité du scellement douanier apposé au départ.

9. Afin d'aider les services des douanes à mettre en œuvre de manière adéquate et uniforme les dispositions juridiques relatives à la sécurité des véhicules, le site Web TIR de la CEE propose également des rapports d'agrément normalisés et un guide des bonnes pratiques en matière de scellement des véhicules⁴.

II. Exposés des spécialistes

A. Construction des véhicules (Bent Rasmussen, douanes danoises)

10. L'article premier de l'annexe 2 de la Convention TIR stipule que «seuls pourront être agréés pour le transport international de marchandises, sous scellement douanier, les véhicules dont le compartiment réservé au chargement est construit et aménagé de telle façon:

- Qu'aucune marchandise ne puisse être extraite de la partie scellée du véhicule ou y être introduite sans laisser de traces visibles d'effraction ou sans rupture du scellement douanier;
- Qu'un scellement douanier puisse y être apposé de manière simple et efficace;
- Qu'ils ne comportent aucun espace caché permettant de dissimuler des marchandises;
- Que tous les espaces susceptibles de contenir des marchandises soient facilement accessibles pour les visites douanières».

11. Les prescriptions particulières applicables aux véhicules routiers sont décrites en détail dans les articles 2, 3 et 4 de l'annexe 2. Dans le Manuel TIR, 50 pages (y compris le texte des articles, les croquis, les notes explicatives et les commentaires) sont consacrées à décrire précisément: a) les structures (méthodes d'assemblage, résistance, etc.); b) les dispositifs d'assemblage (vis, boulons, rivets, écrous, etc.); c) les charnières (portes, panneaux latéraux, etc.); d) les systèmes de fermeture (portes, flasques, trous d'homme, etc.); e) les bâches (matière, pose, réparation, etc.); et f) les bâches coulissantes et systèmes de toit (camions à bâches coulissantes).

⁴ Voir www.unece.org/tir/training/english/tir-secure-vehicles-containers.html.

12. Depuis que ces prescriptions ont été intégrées dans la Convention et le Manuel TIR, les constructeurs de véhicules et de remorques ont innové en matière de sécurité, créant notamment de nouveaux types de charnières et de systèmes de fermeture des portes. Étant donné que les constructeurs mettent sans cesse au point de nouveaux systèmes et de nouvelles méthodes d'assemblage, il est important que les autorités chargées de délivrer l'agrément TIR soient régulièrement tenues au courant, et la coopération avec le secteur privé est à cet égard primordiale.

13. Les autorités chargées de délivrer l'agrément TIR devraient accorder une attention particulière aux véhicules dont le plancher est construit selon une méthode spéciale, en particulier les véhicules à plancher flottant. Certains véhicules semblent avoir été agréés par les autorités allemandes malgré l'existence de vides dissimulés sous leur plancher, ce qui rend impossible de les inspecter sans décharger les marchandises. Suite à un différend entre l'Estonie et l'Allemagne, les véhicules dont le plancher est ainsi construit ne peuvent plus être agréés.

14. Tout en reconnaissant que l'industrie du transport a besoin de véhicules à bâches coulissantes et à toits ouvrants, il est important de rappeler que l'agrément de ces véhicules demeure un problème particulièrement complexe. Les inspecteurs devraient garder à l'esprit un certain nombre de questions relatives à la sécurité, notamment celles qui sont mentionnées dans la liste récapitulative établie en 2007 par le Comité de liaison de la construction de carrosseries et de remorques. On espère que l'ajout à l'annexe 2 d'un nouvel article sur la sécurité des systèmes de toit ouvrant contribuera à préciser les prescriptions de construction.

15. Enfin, il convient de souligner que de nombreux véhicules faisant l'objet d'un agrément TIR sont néanmoins faciles à ouvrir sans briser le scellement.

B. Agrément des inspecteurs de véhicules et annotation des certificats d'agrément TIR en Finlande (Erik Lindholm, douanes finlandaises)

16. En Finlande, les inspecteurs de véhicules à moteur étaient jusqu'ici habilités à délivrer eux-mêmes les certificats d'agrément TIR. L'ordonnance n° 169/010/12 émise par les douanes finlandaises dispose qu'à compter du 1^{er} juillet 2013 ce sont les douanes qui délivreront ces certificats. Il a donc été mis en place un nouveau modèle opérationnel pour les procédures de certification des experts en qualité TIR et de délivrance des certificats d'agrément TIR.

17. À compter du 1^{er} juillet, les certificats d'agrément TIR seront délivrés par les bureaux de douane qui gèrent les carnets TIR, d'après les rapports établis par des experts en qualité TIR. Les formulaires utilisés pour ces rapports sont ceux figurant dans le rapport d'agrément normalisé publié sur le site Web de la CEE, qui ont été traduits en finnois et sont disponibles sur le site Internet des douanes finlandaises. Pour que l'unité de transport puisse être agréée, les éléments suivants doivent être présentés aux services douaniers:

- Le rapport de l'expert en qualité TIR (portant son nom, sa signature et son numéro d'identification);
- L'unité de transport vide;
- Le certificat d'agrément TIR prérempli.

18. Depuis le début de 2013, les experts en qualité TIR doivent être agréés et enregistrés. Le processus d'agrément est géré par le Centre d'agrément des douanes qui, plus tard, sera responsable de la gestion de tous les agréments. En 2013 ont été ouvertes

deux périodes de dépôt des demandes d'agrément. À ce jour, 58 experts en qualité TIR sont enregistrés en Finlande.

19. Les candidats remplissent un formulaire de demande normalisé. Pour obtenir l'agrément, ils doivent en outre:

- Être titulaires d'un diplôme les habilitant à effectuer des inspections de véhicules lourds aux fins de l'immatriculation;
- Ne pas avoir commis d'infractions graves ou répétées à la législation douanière ou fiscale;
- Avoir subi avec succès l'examen organisé par le Service des douanes.

C. La procédure d'agrément en Bulgarie (Elisaveta Takova, douanes bulgares)

20. En Bulgarie, les douanes sont responsables de l'agrément des véhicules routiers pour le transport de marchandises sous scellement douanier.

21. Les conditions et la procédure d'agrément des véhicules routiers au niveau national sont décrites dans l'ordonnance n° 70 du Directeur du Service national des douanes, en date du 11 avril 2005; ce texte approuve les règles d'organisation et de contrôle applicables par les bureaux de douane pour l'agrément des véhicules de transport de marchandises sous scellement douanier conformément aux dispositions de la Convention TIR.

22. Sur le territoire bulgare, 30 bureaux de douane sont habilités à agréer les véhicules routiers comme il est indiqué dans l'annexe 3 de l'ordonnance n° 70 du 11 avril 2005:

1. Bourgas; 2. Varna; 3. Vidine; 4. Dobritch; 5. Gabrovo; 6. Gorna Oriahovitsa; 7. Yambol; 8. Kazanlak; 9. Karlovo; 10. Kardjali; 11. Lovetch; 12. Pazardjik; 13. Plevén; 14. Plovdiv; 15. Port de Lom; 16. Razgrad; 17. Roussé; 18. Svilengrad; 19. Svichtov; 20. Choumen; 21. Silistra; 22. Sliven; 23. Smolyan; 24. Sofia Est; 25. Sofia Ouest; 26. Stara Zagora; 27. Stolitchna; 28. Targovichté; 29. Haskovo; 30. Yougozapadna.

23. Conformément au paragraphe 1 de l'article 2 du tarif des redevances du Service national des douanes, sont perçus:

- Pour l'examen et l'inspection initiaux (délivrance du certificat d'agrément), 30 leva (environ 15 euros);
- Pour le renouvellement du certificat d'agrément (possible trois fois), 15 leva (environ 7,50 euros).

1. Procédure

a) Présentation de la demande et documents à joindre

24. Le véhicule routier doit être présenté tous les deux ans aux fins d'inspection et de renouvellement de l'agrément au bureau de douane compétent pour l'adresse d'immatriculation du véhicule:

- À l'heure actuelle, la demande doit être soumise sur papiers;
- À compter de la fin de l'année 2013, elle devra être soumise par voie électronique;

- La demande doit être accompagnée des documents suivants: attestation de paiement de la redevance; certificat d'immatriculation du véhicule; certificat de contrôle technique annuel; contrat de location (le cas échéant).

b) Inspection des véhicules routiers

25. L'autorité compétente doit inspecter les véhicules routiers conformément aux règles générales énoncées à l'annexe 2.

c) Délivrance du certificat d'agrément

26. Le numéro du certificat d'agrément délivré par l'autorité douanière bulgare est formé comme suit:

TIR/code du bureau de douane délivrant le certificat/numéro de série dans le Registre des certificats d'agrément.

Figure 1

Exemple de titre d'un certificat d'agrément délivré en Bulgarie

<p>TIR Convention of 14 November 1975 Конвенция ТИР от 14 ноември 1975 г.</p>	
<p>APPROVAL CERTIFICATE of a road vehicle for the transport of goods under Customs seal</p>	
<p>СВИДЕТЕЛСТВО ЗА МИТНИЧЕСКА ГОДНОСТ на пътно превозно средство и превозващо стоки с митнически пломби</p>	
Certificate No <i>1712/195.00310 d / 1300-0066/29/10/1213</i>
Свидетелство №
Issued by: МИТНИЦА - СВИЛЕНГРАД
Издадено от (Competent Authority, компетентен орган)

D. La procédure d'agrément en République tchèque (Richard Vesecky, douanes tchèques)

27. En République tchèque, les entités suivantes jouent un rôle important dans la procédure d'agrément TIR: l'association nationale garante (qui présente les demandes d'habilitation à utiliser le système TIR des exportateurs, émet les carnets et plaques TIR, coopère avec les douanes en application d'un accord de coopération, et organise des cours de formation et émet les diplômes s'y rapportant), les transitaires, les négociants (qui soumettent à l'association nationale garante des demandes d'habilitation à utiliser le système TIR, soumettent aux autorités douanières les demandes d'agrément TIR des véhicules, suivent les cours de formation et coopèrent avec les autorités douanières aux fins de l'inspection des véhicules) et les autorités douanières (qui coopèrent avec l'association nationale garante, inspectent et agréent les véhicules, délivrent les certificats d'agrément et prorogent leur validité).

28. Toute personne souhaitant utiliser les carnets TIR doit d'abord être agréée par l'association nationale garante, en coopération avec le bureau de douane compétent pour le lieu de résidence du demandeur. La décision d'autoriser les titulaires de cet agrément à

utiliser les carnets TIR appartient aux autorités douanières, qui seules peuvent retirer cette autorisation ou exclure les titulaires étrangers de carnets TIR.

29. En République tchèque, l'agrément des véhicules destinés au transport de marchandises sous scellement douanier relève également de la responsabilité des autorités douanières. On compte 15 bureaux de douane habilités à délivrer des certificats d'agrément, chacun étant chargé d'une région administrative (à l'exception du bureau de douane de l'aéroport international de Ruzyně). Les certificats d'agrément ne peuvent être demandés que par les titulaires de carnets TIR agréés dans le pays pour un véhicule qui leur appartient ou qu'ils exploitent et qui doit être immatriculé en République tchèque.

30. Le propriétaire ou l'exploitant du véhicule (ou son représentant) soumettant une demande d'agrément doit produire un certificat d'agrément original, des photographies du véhicule et le véhicule lui-même. Les principaux éléments contrôlés par les autorités douanières au cours du processus d'agrément sont ceux énoncés au chapitre B.1. Les agents des douanes procèdent aux inspections conformément aux procédures décrites dans un manuel comportant deux parties, l'une théorique (description des principes et procédures appliqués pour l'agrément des personnes et des véhicules par le système) et une plus pratique (annexes, formulaires et listes récapitulatives utilisées pour la procédure d'agrément). Il existe un protocole de contrôle (listes récapitulatives) pour chacun des types de véhicule suivants: a) véhicules à parois latérales et véhicules frigorifiques; b) véhicules bâchés (y compris les véhicules à bâches coulissantes); c) véhicules destinés au transport de liquides; et d) véhicules équipés d'une plate-forme hydraulique. Chaque liste de vérification comporte plusieurs cases pour les éléments structurels de chaque type de véhicules et renvoie aux articles et notes explicatives pertinents de la Convention TIR. Le certificat d'agrément doit être tamponné et signé par l'agent des douanes compétent, qui lui attribue un numéro unique.

31. Il est prévu de mettre au point un logiciel centralisé pour enregistrer les résultats des procédures d'agrément (un système informatisé avec une base de données centrale contenant les listes récapitulatives, les photos et les certificats d'agrément) et d'établir un programme régulier de formation des agents des douanes.

E. La procédure d'agrément en Pologne (Marcin Żuk, douanes polonaises)

32. En Pologne, la procédure d'agrément est gratuite. Le demandeur (propriétaire, exploitant ou mandataire) doit d'abord présenter une demande écrite, qu'il s'agisse de la délivrance du certificat d'agrément ou de son renouvellement. Cette demande doit être accompagnée des documents suivants:

- Documents à jour concernant l'entreprise: REGON (registre national de l'économie), NIP (numéro d'identification fiscale), copie d'un extrait de casier judiciaire, extrait du registre du commerce ou autre;
- Photocopie du certificat d'immatriculation (l'original est exigé seulement lors de l'inspection);
- Formulaire d'agrément;
- Photos prises en diagonale de la remorque (à vide) prête à être inspectée (voir fig. 2).

Figure 2
Photographie d'un camion prise en diagonale



33. La délivrance et le renouvellement des certificats d'agrément sont enregistrés dans le système de traitement de données et d'enregistrement électronique (SPD-EKS) conformément aux principes énoncés dans les instructions. Les demandes rejetées ne sont enregistrées que sur papier.

34. Sur le certificat d'agrément ainsi que les photographies ou dessins accompagnant le véhicule routier est porté un numéro attribué conformément aux instructions.

35. Les directeurs des services des douanes supervisent les activités liées à la procédure d'agrément des véhicules en effectuant des vérifications ponctuelles des sites d'inspection.

F. La procédure d'agrément en Estonie (Aivar Kullarand, douanes estoniennes)

1. Délivrance des certificats d'agrément

36. En Estonie, les certificats d'agrément des véhicules sont délivrés par des agents du Service des impôts et des douanes. Les certificats d'agrément peuvent être obtenus dans trois villes. Douze agents s'occupent de l'inspection technique des véhicules routiers et délivrent les certificats d'agrément. Le nombre de certificats d'agrément en cours de validité émis en Estonie dépasse 2 600. Lors de la délivrance d'un certificat d'agrément, le fonctionnaire doit saisir dans la base de données les renseignements concernant le véhicule, le rapport d'inspection technique TIR, ainsi que le certificat d'immatriculation et une photo du véhicule. Tous les agents du Service des impôts et des douanes peuvent consulter la base de données, mais seuls les agents compétents sont habilités à y ajouter des informations ou à les modifier. Lors de l'ouverture d'un carnet TIR, le système vérifie la validité du certificat d'agrément délivré en Estonie.

37. Une formation est dispensée une fois par an aux agents chargés de délivrer les certificats d'agrément. En cas de changement dans la structure des véhicules routiers ou d'introduction d'un nouveau type de véhicule, ou encore si certains problèmes viennent à se poser, tous les agents chargés de délivrer les certificats en sont immédiatement informés par courriel.

2. Structure et fermeture des véhicules routiers à bâches coulissantes

38. Des écrous et des boulons sont fixés sur la partie externe du châssis du véhicule routier à bâches coulissantes de manière que les poignées du dispositif de tension des bâches coulissantes, les rabats de chevauchement ou les dispositifs de tension de la tige verticale ne puissent pas être retirés de l'espace de chargement une fois celui-ci scellé. Les boulons et les écrous qui sont accessibles doivent être fixés de manière inamovible.

39. La conception des véhicules routiers à bâches coulissantes comprend deux tringles de tension des bâches latérales ainsi qu'une tringle et une barre de tension. La tension de la bâche, des tiges verticales et la poignée du tendeur de ces véhicules doivent être fixées avec un rabat de chevauchement, un tendeur d'une tige verticale à fixer au moyen d'un câble métallique ou d'une poignée de mise en tension non vulnérables aux effractions.

40. Les poignées de fermeture des portes arrière de l'espace de chargement doivent être fixées à la partie inférieure du châssis par des boulons munis d'arrêtors ou y être rivetées ou soudées (voir fig. 3 et 4).

Figures 3 et 4

Fixation par boulons munis d'arrêtors



41. Afin d'éviter tout malentendu, il serait nécessaire d'ajouter une note explicative aux prescriptions énoncées au paragraphe 6 de l'article 3 de l'annexe 2 de la Convention TIR précisant que les prescriptions énoncées à l'alinéa ii) du paragraphe 2 de l'article 4 de cette annexe 2 s'appliquent aux remorques bâchées. En 2012, trois opérations TIR impliquant des véhicules routiers à bâches coulissantes estoniens ont été interrompues. Il a été noté dans la case 10 du certificat d'agrément des véhicules concernés, en référence au paragraphe 6 de l'article 3 de l'annexe 2 de la Convention TIR, que la bâche devait recouvrir les éléments solides du bas du véhicule d'au moins 250 mm.

42. Les lanières arrière verticales des véhicules routiers à bâches coulissantes et à toit ouvrant doivent être fixées aux bâches latérales avec des rivets à pression qu'il est impossible, une fois l'espace de chargement fermé, d'ôter et de remplacer par d'autres rivets aussi bien fixés sans laisser de traces visibles. Dans la pratique, les rivets enlevés sont remplacés par des rivets aveugles, qui sont faciles à enlever et à remplacer.

G. Inspections dans les bureaux de départ, d'entrée, de destination et de sortie – Problèmes liés au respect des règles – exemples de cas réels (Jouni Väkevä et Ari Peltonen, douanes finlandaises)

43. Les inspecteurs finlandais ont rencontré divers problèmes à l'occasion de l'inspection ou du contrôle de véhicules utilisés pour des transports TIR.

44. Certaines constructions ne satisfont pas aux prescriptions de la Convention TIR. Une bâche trop lâche permet de détacher les crochets des sangles de tension puis de les rattacher sans laisser de traces visibles. Les bâches sont parfois fixées par des œillets inappropriés. Si les œillets sont placés sur la longrine inférieure, il devient impossible d'accéder au compartiment de charge, même en l'absence d'un panneau plein sur 250 mm.

45. Les bandes continues de matériau réfléchissant ne sont pas d'un emploi pratique car elles raidissent les bâches et les rendent difficiles à plier. Le problème ne se pose pas lorsqu'on utilise des pièces.

46. Il n'est pas indiqué clairement comment traiter les problèmes de structure altérant la sûreté des opérations TIR quand ils sont découverts en cours de route. Il semble qu'il y aurait lieu de transborder le chargement dans un véhicule agréé. Lorsque le problème constaté n'implique pas de risque de contrebande, le transport TIR peut se poursuivre et la case 10 du certificat d'agrément TIR doit être remplie.

47. Plus généralement, sur les véhicules à bâches coulissantes, l'espacement entre les lanières tend à permettre l'accès au compartiment de chargement. Au fil du temps, les bâches ont tendance à s'étirer, ce qui facilite encore l'accès à ce compartiment. Définir une distance acceptable entre les lanières ne semble donc pas une solution réaliste, en particulier si l'on se souvient qu'en principe il devrait être impossible d'accéder au compartiment de chargement une fois celui-ci scellé sans laisser de traces visibles ou briser le scellement.

48. Enfin, il devrait être recommandé que les lanières soient fixées de l'intérieur de la bâche, de préférence avec deux rivets et une couture de sécurité supplémentaire.

H. Problèmes liés au respect des règles – exemples de cas réels (Bent Rasmussen, douanes danoises)

49. Au Danemark, de nombreux véhicules inspectés aux points de passage frontaliers ou aux postes de douane se sont révélés présenter un problème relevant des catégories suivantes: a) problèmes techniques de base; b) effraction et manipulation; c) erreurs commises par les douanes lors de l'apposition du scellement; ou d) construction peu sûre du véhicule. En outre, e) les douanes danoises collaborent avec des sociétés d'entretien pour en apprendre davantage sur toutes sortes de questions touchant à la sécurité.

a) Les véhicules à bâches coulissantes présentent souvent des problèmes techniques fondamentaux concernant la longrine supérieure, la longrine inférieure et les dispositifs de tension.

b) Sur de nombreux véhicules – principalement des véhicules frigorifiques et/ou isothermes – les dispositifs de scellement ont été manipulés. Il est donc primordial que ce soient les agents des douanes eux-mêmes qui déposent les scellés – autrement ces manipulations ne sont pas découvertes.

c) Dans certains cas, les scelllements n'ont pas été apposés par les douanes de manière appropriée, ce qui permet d'ouvrir le compartiment de chargement sans les briser. Il est par ailleurs important qu'ils ne soient pas apposés sur des éléments faciles à ôter et à remplacer sans laisser de traces.

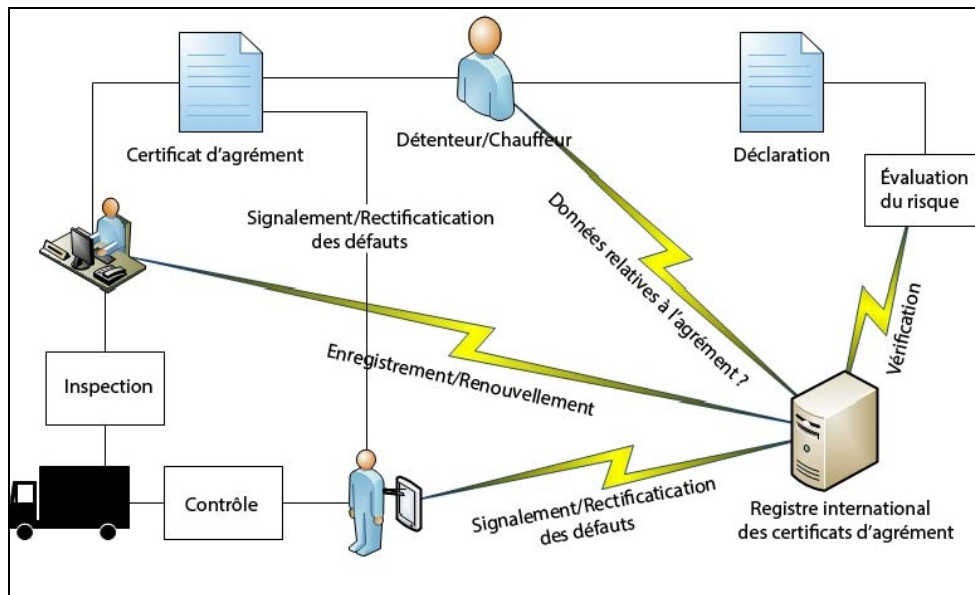
d) Les véhicules équipés de certains types de plancher, par exemple un plancher flottant, ne devraient pas être agréés.

e) Une coopération entre les douanes danoises et les sociétés d'entretien permet aux inspecteurs d'obtenir des renseignements supplémentaires sur les tentatives d'effraction ou de violation décelées lors de l'entretien des semi-remorques, en particulier ceux appartenant à des sociétés de location.

I. Idées nouvelles concernant la procédure d'agrément (André Sceia, CEE)

50. Certaines dispositions de la Convention TIR relatives à l'agrément et au contrôle des véhicules sécurisés du point de vue douanier pour les opérations TIR ont évolué au fil du temps; il a fallu en particulier les adapter à la mise sur le marché de nouveaux types de véhicules, comme les véhicules à bâches coulissantes. Au contraire, d'autres aspects sont restés pratiquement inchangés depuis l'entrée en vigueur de la Convention TIR de 1975. Tel est le cas du certificat d'agrément, qui a subi peu de modifications. Par conséquent, le Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1), lorsqu'il a analysé les documents joints au carnet TIR et la façon dont ils pourraient être joints à une déclaration électronique, a suggéré que les certificats d'agrément devraient, plus tard, être eux aussi entièrement informatisés. Cette idée a été portée à l'attention de la Commission de contrôle TIR, qui l'a accueillie favorablement et a décidé de l'approfondir en vue du lancement éventuel d'un projet. L'objectif serait de créer un registre centralisé (base de données) des certificats d'agrément qui pourrait être consulté par les services des douanes à tout moment, mais en particulier au cours des processus d'évaluation des risques visant à garantir la validité des certificats. Cette base de données pourrait servir aussi à signaler les défauts découverts lors des contrôles, ce qui permettrait de s'assurer qu'ils ont été corrigés de manière adéquate avant le départ d'une nouvelle opération ou d'un nouveau transport TIR, selon la gravité du défaut constaté. La figure 5 illustre schématiquement les diverses utilisations d'une telle base de données. La Commission de contrôle envisage actuellement de mener une étude pour évaluer le degré d'informatisation de la procédure d'agrément TIR parmi les Parties contractantes (voir le document informel n° 8 (2013)).

Figure 5

Fonctionnement envisagé du registre international des certificats d'agrément

51. En ce qui concerne le signalement des défauts, la pratique a démontré que a) la case 10 du certificat d'agrément n'offrait qu'un espace limité et b) les défauts notés étaient souvent illisibles, parce qu'écrits à la main, dans des langues ou alphabets nationaux. C'est pourquoi, le Comité de gestion de la Convention TIR de 1975 (AC.2) envisage de recommander aux autorités compétentes le remplacement du signalement manuscrit des défauts par un système de codage indiquant l'emplacement et le type de défaut. Ce code sera composé de quatre (4) chiffres:

- Le premier chiffre indique la section du compartiment de chargement concernée: côté gauche, côté droit, plancher, toit, paroi avant, paroi arrière ou autre;
- Le deuxième chiffre indique l'emplacement du défaut sur l'axe longitudinal: avant, centre, arrière;
- Les deux derniers chiffres indiquent de quel défaut il s'agit.

52. On trouvera des renseignements plus détaillés sur ce système de codage dans le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2012/12.

III. Conclusions et recommandations

53. Tous les orateurs et participants au séminaire ont souligné que la sûreté des véhicules et conteneurs utilisés pour les transports TIR demeurait de la plus haute importance et constituait un des cinq piliers de la Convention.

54. En outre, les exposés ont montré l'importance de la coopération, de l'échange d'expériences et de la comparaison des méthodes de travail entre les Parties contractantes. En fin de compte, tous les efforts déployés en vue d'améliorer et d'uniformiser l'inspection des véhicules bénéficient à l'ensemble des parties concernées – y compris le secteur du transport.

55. Plus précisément, les conclusions et recommandations suivantes ont été formulées.

A. Formation et nombre de sites d'inspection pour la délivrance de l'agrément TIR

56. Cette question a été soulignée lors de plusieurs séminaires TIR mais, de toute évidence, le nombre de sites d'inspection pour la délivrance de l'agrément TIR diffère encore de manière importante selon les pays (par exemple, il en existe plus de 100 en Pologne, contre 30 en Bulgarie, 15 en République tchèque et 5 au Danemark).

57. Ainsi que l'ont montré plusieurs exposés, la complexité de la construction des véhicules est en constante évolution, en raison de l'introduction de nouvelles pièces et de nouvelles méthodes d'assemblage ainsi que de la construction de nouveaux types de véhicules. C'est une tâche importante pour les autorités de maintenir en permanence leur personnel bien formé et au courant des nouveautés. Par conséquent, plus les sites d'inspection sont nombreux, plus cette tâche devient difficile.

58. Afin de s'assurer que les inspecteurs possèdent les compétences et l'expérience nécessaires, il est donc recommandé de limiter leurs effectifs et, le cas échéant, le nombre des sites d'inspection, en particulier pour les Parties contractantes qui délivrent peu d'agréments chaque année et où des inspecteurs qualifiés ne peuvent se déplacer d'un bureau à l'autre. Par ailleurs, afin de faciliter le commerce et le transport, les transporteurs ne devraient pas avoir à parcourir de grandes distances pour obtenir leurs certificats. Cela contribuerait à rendre plus uniformes les inspections des véhicules et les agréments délivrés.

B. Articles 3 et 4 de l'annexe 2

59. L'exposé du Service des douanes estoniennes a montré clairement les problèmes que pose l'interprétation des articles 3 (véhicules bâchés) et 4 (véhicules à bâches coulissantes). Il est bien connu que les véhicules à bâches coulissantes sont difficiles à inspecter aux fins de la délivrance de l'agrément TIR, et les références faites dans l'article 4 aux articles premier, 2 et 3, lorsqu'ils s'appliquent, ne facilitent pas la tâche.

60. Par exemple, l'alinéa ii) du paragraphe 2 de l'article 4 indique clairement que le chevauchement prescrit au bas du véhicule est de 50 mm et mentionne également que l'ouverture maximale autorisée entre la bâche et les éléments solides du véhicule est limitée à 10 mm. Or, l'Administration des douanes estoniennes semble exiger un chevauchement de 250 mm entre la bâche et les éléments solides du bas du véhicule. Ce chevauchement correspond à la prescription énoncée à l'alinéa a) du paragraphe 6 de l'article 3 pour les véhicules bâchés «ordinaires». Cela pourrait indiquer qu'il est nécessaire de préciser les dispositions de ces deux articles afin d'éviter toute confusion. Une note explicative accompagnée d'un croquis d'un véhicule moderne équipé de bâches coulissantes pourrait être ajoutée, la structure des véhicules modernes à bâches coulissantes ne correspondant pas au croquis 9 de l'annexe 2.

C. Alinéa a de l'article premier de l'annexe 2

61. Les annexes 2 et 7 de la Convention TIR contiennent des indications concernant la construction des véhicules agréés pour le transport TIR mais, certaines parties sont trop générales et pourraient être précisées par des croquis supplémentaires, des notes explicatives, des commentaires ou des indications de pratiques optimales. Par exemple, l'alinéa a) de l'article premier qui stipule «qu'aucune marchandise ne [doit pouvoir] être extraite de la partie scellée du véhicule ou y être introduite sans laisser de traces visibles d'effraction ou sans rupture du scellement douanier» pourrait être exprimé de manière plus rigoureuse et préciser le sens du terme «marchandise». Il serait possible d'indiquer la taille

minimale de l'objet qu'il doit être impossible d'extraire de la partie scellée ou d'y introduire, par exemple un paquet de cigarettes. Cela permettrait de s'assurer que tous les véhicules TIR sont soumis à des contrôles identiques dans toutes les Parties contractantes à la Convention TIR.

D. Différences entre les prescriptions en matière de sécurité

62. Différents types de véhicules, par exemple les véhicules à bâches coulissantes ou les véhicules frigorifiques, doivent répondre à des prescriptions différentes en matière de sécurité. À l'heure actuelle, les véhicules à bâches coulissantes doivent satisfaire à des conditions moins strictes, ce qui les rend moins sûrs que d'autres. On a été souligné qu'ils sont très utilisés par les transporteurs et devraient donc rester agréés pour le transport TIR. Il serait possible de tenir compte de l'accroissement du risque occasionné par l'utilisation des bâches coulissantes dans les processus d'évaluation des risques.

E. Nouveaux types de construction

63. De nouveaux types de construction sécurisés ont été mis au point depuis la rédaction des annexes 2 et 7. Il pourrait être nécessaire de les mentionner dans les notes explicatives, les commentaires ou les pratiques optimales afin de mieux harmoniser l'agrément des véhicules entre toutes les Parties contractantes à la Convention TIR.

F. Mise en place et utilisation des rapports d'agrément TIR

64. L'Administration des douanes tchèques utilise déjà de manière satisfaisante les rapports d'agrément disponibles sur le site Web de la CEE, et l'Administration des douanes finlandaise commencera bientôt à les utiliser. Les six rapports (selon les types de construction) ont été traduits en finnois et leur utilisation sera obligatoire lors de l'inspection des véhicules aux fins de l'agrément TIR. Grâce à ces rapports, on s'assure que l'inspection est effectuée de manière uniforme sur tous les sites d'inspection. Le séminaire a convenu de l'utilité des rapports d'agrément et a recommandé leur utilisation. Il a également demandé au secrétariat TIR de la CEE de publier sur son site Web une version modifiable des certificats, ce qui faciliterait leur utilisation.

G. Mise en place d'un système de codage des défauts constatés par les autorités douanières (case 10 du certificat d'agrément)

65. Ainsi que l'ont montré plusieurs exposés présentés lors du séminaire, il est nécessaire de simplifier la mention des défauts dans la case 10 du certificat d'agrément. Les autorités de chaque pays remplissent cette case par un texte libre rédigé dans la langue locale. Outre les problèmes que pose la diversité des langues, l'espace prévu est limité, ce qui rend souvent difficile de noter tous les défauts et, ensuite, de lire ce qui a été noté.

66. Le système de codage actuellement étudié par l'AC.2, tel qu'exposé dans le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2012/12, devrait être recommandé. Une fois ce système adopté, il conviendra de le mettre à la disposition de tous les agents; à cet égard, la publication et la diffusion d'un dépliant (ou tout document similaire) seraient hautement recommandées.

H. L'avenir: le registre central et la base de données des certificats d'agrément

67. Le système d'enregistrement et d'archivage des certificats d'agrément et des documents d'accompagnement, par exemple les photos, diffère considérablement d'une Partie contractante à une autre. Certains pays continuent à n'utiliser que des documents papier dans les bureaux de douane locaux, tandis que d'autres ont déjà mis en place des registres électroniques nationaux. L'idée de créer une base de données centrale internationale pour tous les certificats d'agrément est recommandée dans la perspective de la démarche à long terme visant à informatiser la procédure TIR. Un tel système permettrait non seulement aux autorités douanières de vérifier la validité d'un certificat d'agrément, mais aussi d'enregistrer de manière centralisée les défauts constatés sur les véhicules.

68. Il est recommandé de mener ce projet, en gardant à l'esprit les difficultés qui pourraient être liées aux législations nationales relatives à la protection des données. En outre, ce pourrait être l'occasion d'introduire un système uniforme de numérotation des certificats d'agrément.

I. Questions à examiner par les organes TIR compétents, en particulier la TIRExB

69. Le séminaire a prié le secrétariat de porter les questions suivantes à l'attention des organes TIR compétents:

- Il serait nécessaire de préciser certaines dispositions relatives à la construction et à l'agrément des véhicules sécurisés du point de vue douanier pour les opérations TIR (sous la forme de croquis, notes explicatives, commentaires et pratiques optimales, d'un guide pratique ou d'un registre des types de véhicules agréés), par exemple celles énoncées à l'alinéa *a* de l'article premier telles qu'elles s'appliquent dans le cadre de l'article 4. En outre, certaines conceptions prises en considération par la Convention sont périmées, depuis que de nouveaux types de construction sécurisés ont été mis au point;
- Les prescriptions en matière de sécurité diffèrent actuellement selon les types de véhicules (véhicules à bâches coulissantes ou véhicules frigorifiques);
- Le modèle de rapport d'agrément est très utile et devrait être disponible dans un format électronique modifiable sur le site Web de la CEE (prêt à être utilisé ou traduit dans les langues nationales);
- Les processus de certification (registres) sont de plus en plus informatisés au niveau national. La création d'une base de données internationale doit être poursuivie, en ayant présent à l'esprit les problèmes relatifs à la protection des données;
- Les certificats imprimés sur plusieurs pages doivent être sécurisés au moyen de tampons apposés sur chaque page ou de reliures sécurisées;
- Il est important que les inspecteurs soient au courant des nouveautés, aussi la formation continue par des séminaires et des ateliers devrait-elle être davantage encouragée. Les coordonnateurs douaniers TIR pourraient aussi avoir un rôle à jouer dans l'échange d'informations et de bonnes pratiques en ce qui concerne la procédure d'agrément;

- Le coût de la délivrance des certificats d'agrément varie selon les pays. Dans certains cas, l'utilisation de formulaires vendus par les associations est obligatoire;
- Les paragraphes 19 et 20 de l'annexe 3 pourraient nécessiter des éclaircissements. Les agents des douanes ne savent pas dans quelle mesure ils peuvent intervenir lorsqu'il s'agit de véhicules étrangers qui à leurs yeux n'auraient pas dû être agréés;
- Les dispositions relatives à la fixation des lanières semblent floues et n'offrent peut-être pas une sécurité suffisante. Il est peut-être nécessaire d'ajouter une couture sécurisée par-dessus les rivets.
