



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.30/AC.2/2003/9  
4 août 2003

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

Comité de gestion de la Convention TIR de 1975  
(Trente-cinquième session, 25 et 26 septembre 2003,  
point 3 a) i) de l'ordre du jour)

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

**Activités de la TIRExB**

**Rapport du Président de la TIRExB**

**Rapport de la TIRExB sur sa quinzième session**

**RAPPORT DE LA COMMISSION DE CONTRÔLE TIR (TIRExB)  
SUR SA QUINZIÈME SESSION  
(17, 18 et 21 octobre 2002)**

**PARTICIPATION**

1. La Commission de contrôle TIR (TIRExB) a tenu sa quinzième session les 17, 18 et 21 octobre 2002, à Genève.
2. Les membres suivants étaient présents: M. M. Amelio (Italie), M. G.-H. Bauer (Suisse), M. R. Ehmcke (Allemagne), M<sup>me</sup> Y. Kasikçi (Turquie), M. J. Marques (Communauté européenne), M<sup>me</sup> H. Metaxa-Mariatou (Grèce), M. M. Olszewski (Pologne) et M<sup>me</sup> N. Rybkina (Fédération de Russie). M. D. Kulevski (ex-République yougoslave de Macédoine) était excusé.
3. Conformément au paragraphe 1 de l'article 9 de l'annexe 8 à la Convention, le secrétaire TIR a participé à la session.
4. L'Union internationale des transports routiers (IRU) a participé à la session en tant qu'observateur, conformément au paragraphe 5 de l'article 11 de l'annexe 8 à la Convention. Elle était représentée par M. J. Groenendijk, responsable de la section Politique TIR et facilitation du passage des frontières.

**ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR**

5. La TIRExB a adopté l'ordre du jour établi par le secrétaire TIR (TIRExB/AGE/2002/15).

**ADOPTION DU RAPPORT DE LA QUATORZIÈME SESSION DE LA TIRExB**

Document: TIRExB/REP/2002/14 et Rev.1.

6. La TIRExB a adopté le rapport de sa quatorzième session, tel qu'il avait été établi par le secrétaire TIR (TIRExB/REP/2002/14), sous réserve de diverses modifications\*.
7. Le texte révisé du rapport de la quatorzième session de la Commission figure dans le document TIRExB/REP/2002/14/Rev.1.

**LA NOTION DE DESTINATAIRE AGRÉÉ DANS LA CONVENTION TIR**

Document: Document informel n° 24 (2002).

8. La TIRExB a accueilli avec satisfaction le document informel n° 24 (2002) dans lequel le secrétaire TIR avait rassemblé les textes de tous les documents établis sur le sujet par la Commission. Ayant apporté certaines modifications à ce document, en particulier en ce qui concerne l'approche fondamentale que la TIRExB avait de la question et l'utilisation de

---

\* Note du traducteur: Il a été tenu compte de ces modifications du texte anglais dans la version française du rapport de la quatorzième session, reproduit sous la cote TRANS/WP.30/AC.2/2003/1.

l'expression «destinataire agréé», ainsi qu'expliqué dans le document informel n° 1 (2002), la TIRExB a décidé de ne pas poursuivre le débat sur le sujet et de soumettre le document informel n° 24 (2002) au Groupe de travail CEE-ONU des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30), pour examen.

9. La majorité des membres de la TIRExB ont estimé que le destinataire agréé ne devait pas être autorisé à signer et tamponner le carnet TIR. À cet égard, la TIRExB a appuyé la solution décrite au point a) du paragraphe 23 du document informel n° 24 (2002). L'IRU a rappelé les réserves qu'elle avait formulées précédemment (voir par exemple TIRExB/REP/2002/14/Rev.1, par. 12) au sujet de la notion de destinataire agréé dans la Convention TIR et a informé la TIRExB que la question avait été étudiée en détail par la Commission IRU des questions douanières qui estimait qu'il serait prématuré d'introduire une telle mesure de facilitation dans le régime TIR.

### **PRÉSENTATION D'UN EXEMPLE DE CARNET TIR CORRECTEMENT REMPLI**

Documents: Document informel n° 14 (2002); document informel n° 25 (2001).

10. Sur la base du document informel n° 14 (2002), la TIRExB a tenu un débat approfondi sur les questions ci-après qu'il faudrait régler avant de pouvoir établir un exemple de carnet TIR correctement rempli:

- i) La manière de remplir la case 26 du volet n° 2 et la rubrique 3 de la souche n° 2 du carnet TIR qui intégrait les définitions nouvellement adoptées de «la fin d'une opération TIR» et de «l'apurement d'une opération TIR»;
- ii) Les diverses modalités d'utilisation des volets additionnels n° 1 et n° 2 dans le cas où il y a plusieurs bureaux de douane de départ ou de destination.

11. En ce qui concerne le point i) ci-dessus, la TIRExB a approuvé le commentaire ci-après à l'annexe 1 de la Convention, qui pourrait ultérieurement être transformé en note explicative:

*«Manière de remplir la case 26 du volet n° 2 et la rubrique 3 de la souche n° 2 du Carnet TIR. Il est recommandé que seuls les bureaux de douane de destination, et non les bureaux de douane de sortie (de passage) remplissent les cases susmentionnées au moment du déchargement.»*

12. En ce qui concerne le point ii), la TIRExB a estimé que l'emploi successif des deux volets n° 1 et n° 2 entre deux bureaux de douane contigus, quel que soit leur statut (de départ, de destination ou de passage), serait la solution la plus pratique pour assurer la continuité du contrôle douanier sur chaque branche d'une opération de transport TIR. Elle a aussi fait observer que, dans ce cas, certains bureaux de douane de départ et/ou de destination joueraient à la fois le rôle de bureau de départ (ou de destination) et le rôle de bureau de passage. Pour traiter la question elle a demandé au secrétaire TIR de rédiger une nouvelle note explicative pour examen à sa prochaine session.

13. La TIRExB a aussi examiné une recommandation concernant des modalités pratiques de coopération entre autorités douanières qui permettraient d'obtenir dans de brefs délais un modèle idéal de carnet correctement rempli [document informel n° 25 (2001)]. Elle a estimé que, dans un premier temps, il fallait entièrement simuler un modèle en utilisant des exemplaires d'échantillons de timbres douaniers disponibles dans le registre international des scelllements douaniers et dans les carnets TIR retournés à l'IRU. À cette fin, elle a demandé au secrétariat TIR de lui établir, en coopération avec l'IRU, un projet de modèle pour sa prochaine session.

### **SURVEILLANCE DU PRIX DES CARNETS TIR**

Document: Document informel n° 25 (2002).

14. La TIRExB a été informée par l'IRU que le prix des carnets TIR, inchangé depuis 1995, avait été relevé de 25 à 30 % à compter du 29 mai 2002 [document informel n° 25 (2002)]. En raison de facteurs tels que l'inflation (3 % par an) et une chute de 28 % du taux de change du dollar des États-Unis, l'Assemblée générale de l'IRU avait décidé de l'augmenter. Le représentant de l'IRU n'était pas en mesure d'indiquer si cette augmentation était liée ou non à une hausse des primes d'assurance.

15. La TIRExB a pris note du document informel n° 25 (2002) et des explications données verbalement dont il est fait état ci-dessus. Elle a souligné qu'il lui fallait recevoir de telles informations longtemps à l'avance pour pouvoir s'acquitter correctement de sa tâche consistant à «surveiller le prix des carnets TIR» (alinéa *h* de l'article 10 de l'annexe 8 à la Convention).

### **EXEMPLE DE PROCÉDURE DE COMMUNICATION EFFECTIVE ENTRE LES AUTORITÉS DOUANIÈRES ET LES ASSOCIATIONS NATIONALES GARANTES**

Document: Document informel n° 19 et Rev.1 (2002).

16. La TIRExB a pris note du document informel n° 19/Rev.1 (2002), modifié par le secrétaire TIR à la suite d'un débat préliminaire qui avait eu lieu à sa précédente session. Il a été fait observer que certaines des descriptions et interprétations de la base juridique dans ce document pouvaient conduire à des malentendus et étaient inappropriées dans ce contexte. Ceci valait surtout pour le paragraphe 9 de ce document décrivant la communication de la demande de paiement conformément au paragraphe 3 de l'article 11 de la Convention. Par conséquent, il a donc été demandé au secrétaire TIR d'établir, en coopération avec l'IRU, un nouveau document sur la question, dont le champ serait limité, comme cela avait été initialement envisagé, aux modalités d'une communication efficace entre les autorités douanières et les associations nationales garantes.

17. Dans ce contexte, la TIRExB a noté avec préoccupation que le document informel n° 19 (2002) et Rev.1, portant la mention «distribution restreinte» avait été communiqué à des personnes autres que les membres et l'observateur de la TIRExB et avait suscité beaucoup d'inquiétude parmi les participants à la chaîne de garantie internationale TIR. L'IRU estimait que ce document avait été effectivement rédigé pour modifier un principe qui avait été établi au cours des cinquante dernières années, en ce qui concerne tout particulièrement l'application des paragraphes 1 à 3 de l'article 11 de la Convention TIR. La TIRExB a rappelé que ses documents

informels étaient des documents de travail à distribution restreinte, établis conformément à ses décisions, pour servir de base à des débats uniquement entre ses membres. Il a aussi été souligné que ces documents ne reflétaient nullement les vues ou interprétations officielles de la TIRExB quant au texte de la Convention TIR ni celles du secrétaire TIR, qui était responsable de l'établissement de tous les documents internes de la TIRExB.

## **AUGMENTATION DU NOMBRE DE LIEUX DE CHARGEMENT ET DE DÉCHARGEMENT**

Documents: TRANS/WP.30/2001/19 et Rev.1, TRANS/WP.30/2002/17, TRANS/WP.30/2002/20.

18. La TIRExB a rappelé que le WP.30 devrait axer ses efforts sur la recherche d'une solution permettant d'augmenter le nombre de lieux de chargement et de déchargement à long terme (TRANS/WP.30/2002, par. 39) et que ceci devrait être possible en modifiant l'article 18 de la Convention et l'annexe 1 de ce même instrument. Cependant, la TIRExB a fait observer que, pour modifier l'article 18 de la Convention, il fallait d'abord régler la question de savoir comment, dans de telles circonstances, remplir le carnet TIR. En attendant, c'est la TIRExB qui resterait chargée de trouver une solution pratique à court terme, ainsi que l'a demandé le Comité de gestion de la Convention TIR.

19. Dans ce contexte, la TIRExB a examiné le document TRANS/WP.30/2001/19 et Rev.1 établi par le secrétariat et présentant les solutions ci-après pour augmenter le nombre de bureaux de douane de départ et de destination dans le régime TIR, sur la base du texte actuel de la Convention TIR:

- i) Emploi successif de deux carnets TIR pour une opération de transport conformément au commentaire à l'article 28 «Possibilité d'utiliser deux carnets TIR pour une seule opération de transport TIR» (Manuel TIR 2002, p. 66);
- ii) Utilisation en parallèle de plusieurs carnets TIR, chacun pour un seul compartiment de chargement ou conteneur, conformément au paragraphe 1 de l'article 17 de la Convention TIR.

20. La TIRExB a estimé que la solution i) pourrait être la plus pratique. Cependant, elle impliquerait certaines restrictions découlant d'autres dispositions de la Convention TIR: à titre d'exemple, pour chaque carnet TIR, il y aurait lieu d'effectuer des opérations de transport TIR distinctes avec franchissement d'au moins une frontière afin de satisfaire aux conditions énoncées à l'alinéa *a* de l'article premier et à l'article 2 de la Convention. Il a aussi été indiqué que d'autres restrictions pourraient être imposées par des accords de transport bilatéraux et multilatéraux. En fin de compte, la Commission a conclu que les deux solutions pouvaient être utilisées par les transporteurs et a prié le secrétaire TIR de rédiger un commentaire portant sur les particularités des deux solutions, dont, par exemple, les conditions d'application, l'existence de la garantie TIR, la manière de remplir les carnets TIR, etc.

**SURVEILLANCE DU FONCTIONNEMENT DU SYSTÈME DE GARANTIE TIR****Statistiques relatives aux demandes de paiement des autorités douanières**

Document: Document informel n° 26 (2002).

21. La TIRExB a pris note des résultats provisoires de l'enquête effectuée par le secrétaire TIR sur les demandes de paiement formulées par les autorités douanières entre 1999 et 2001 [document informel n° 20 (2002)]. Le secrétariat avait reçu des réponses de 70 % des Parties contractantes qui utilisaient le régime TIR dans la période 1999-2001. Pendant cette période, environ 700 demandes de paiement pour un montant total de 11 millions de dollars des États-Unis avaient été honorées par la chaîne de garantie TIR, tandis que plus de 2 300 demandes, représentant un montant total de 57 millions de dollars, restaient en suspens. Compte tenu du nombre de carnets TIR délivrés pendant ces trois ans, le taux moyen de demandes de paiement était de 0,04 % (une demande pour 2 500 carnets TIR utilisés) et le montant moyen par demande se chiffrait à 22 000 dollars. Les résultats montraient aussi qu'il y avait une augmentation spectaculaire (plus de 100 %) du nombre et du montant des demandes en 2001. Compte tenu du délai de un à deux ans qui s'écoulait entre la date d'une infraction et la date d'une éventuelle demande, cette augmentation pouvait être imputée à des infractions commises dans la période 1999-2000.

22. La TIRExB a estimé que les chiffres mentionnés plus haut pouvaient refléter une dangereuse tendance à l'accroissement de la fraude douanière. Elle a décidé d'attendre les résultats finals de l'enquête par pays pour déterminer si certaines mesures seraient nécessaires pour améliorer la situation.

**Règlement des paiements demandés par les autorités douanières dans la République du Bélarus**

Document: TIRExB/AGE/2002/15.

23. La TIRExB a été informée que les autorités douanières du Bélarus avaient présenté à l'association nationale garante BAIRC 440 demandes de paiement pour un montant total de plus de 3 millions de dollars. La plupart des demandes concernaient des irrégularités commises par des transporteurs lituaniens. S'appuyant sur des décisions par lesquelles la Cour d'arbitrage bélarussienne s'était déjà prononcée en leur faveur, les autorités douanières avaient déjà retiré une partie de la somme susmentionnée du compte bancaire de la BAIRC. Il a cependant été indiqué que la BAIRC n'avait encore obtenu aucun remboursement de la chaîne de garantie TIR. L'association craignait de faire faillite, ce qui perturberait l'application de la Convention TIR au Bélarus. L'IRU a informé la TIRExB qu'une fois épuisées les possibilités d'appel contre les décisions judiciaires prises au Bélarus, la chaîne internationale de garantie TIR rembourserait les sommes en question.

24. La TIRExB a réaffirmé sa position selon laquelle le règlement direct des demandes de paiement formulées par les autorités douanières devait avoir lieu au niveau national et ne relevait donc pas de sa compétence. Elle a cependant procédé à une analyse préliminaire des raisons fondamentales de cette situation préoccupante et a appelé l'attention sur les circonstances ci-après qui pouvaient y contribuer:

- Application inadéquate de l'accès contrôlé au régime TIR en Lituanie;
- Application inefficace du système SafeTIR et de sa procédure de réconciliation au Bélarus;
- Application insuffisante des mesures prévues au paragraphe 7 de l'article 8 de la Convention TIR contre la ou les personnes directement redevables.

25. Nonobstant les facteurs mentionnés au paragraphe 24 ci-dessus, la Commission a souligné que la mission de la chaîne de garantie TIR était de régler les demandes de paiement formulées par les autorités douanières pour lesquelles les sommes ne pouvaient être recueillies auprès des personnes directement redevables. L'IRU a rappelé que les autorités compétentes devaient, en vertu du paragraphe 7 de l'article 8 de la Convention TIR, notifier les personnes redevables et recueillir ces sommes directement auprès d'elles. Dans le cas où ces personnes ne règleraient pas les droits et taxes, les autorités douanières devraient être prêtes à invoquer les dispositions de l'article 38 pour exclure du régime TIR, s'il y a lieu et conformément à la législation nationale, le ou les titulaires concernés de carnets TIR. Dans ce contexte, l'IRU a informé la TIRExB que, dès que les possibilités d'appel contre les décisions judiciaires prises au Bélarus auraient été épuisées, la chaîne de garantie TIR rembourserait la BAIRC. La TIRExB a poursuivi l'examen de la question au titre du point de l'ordre du jour intitulé «Mesures nationales de contrôle appliquées en République du Bélarus à l'encontre des opérateurs lituaniens» (voir par. 29 à 34 ci-après).

## **MESURES NATIONALES DE CONTRÔLE**

### **Convoyages douaniers**

26. La TIRExB a noté que les résultats d'une enquête sur l'attitude de l'industrie des transports vis-à-vis du voyage douanier étaient en cours d'analyse à l'IRU et seraient présentés à sa prochaine session.

### **Ordonnance n° 1132 du 28 novembre 2001 de la Commission douanière nationale de la Fédération de Russie**

Documents: Document informel n° 12 (2002), TIRExB/AGE/2002/15.

27. La TIRExB a rappelé sa conclusion antérieure selon laquelle l'ordonnance susmentionnée n'était pas conforme aux articles 4 et 28 de la Convention TIR (TIRExB/REP/2002/14, par. 29). Le secrétaire TIR a porté cette décision à l'attention de la Commission douanière nationale de la Fédération de Russie. Celle-ci a répondu en informant la TIRExB qu'elle prenait son avis en considération. La Commission douanière nationale a par ailleurs fait observer que:

- L'ordonnance susmentionnée ne concerne pas l'application de la Convention TIR et ne peut donc pas être contraire à ses dispositions;
- Une déclaration provisoire en douane (prévue dans l'ordonnance) est conforme au droit international et en particulier à la Convention de Kyoto révisée.

28. La TIRExB a regretté que la Commission douanière n'ait pas accepté la décision qu'elle avait prise conformément à son mandat. On a fait observer que la question devrait être traitée par le Comité de gestion de la Convention TIR.

**Mesures nationales de contrôle appliquées en République du Bélarus à l'encontre des opérateurs lituaniens**

Documents: Document informel n° 33 (2002), TIRExB/AGE/2002/15.

29. La TIRExB a rappelé qu'à sa session précédente elle avait estimé que l'article 23 de la Convention TIR ne permettait pas d'imposer un convoi douanier à la totalité des opérateurs de transport d'une nationalité donnée indépendamment des infractions commises. Cependant, lorsque pareilles mesures ne visaient que les auteurs d'infractions, elles étaient jugées pleinement conformes aux dispositions de la Convention TIR (TIRExB/REP/2002/14, par. 29). À sa session de juin 2002, le WP.30 a pleinement appuyé cet avis (TRANS/WP.30/2002, par. 68).

30. Après la précédente session, le secrétaire TIR avait invité la Commission douanière nationale du Bélarus à revoir la question de l'application du convoi douanier. Répondant à cette demande, les autorités douanières bélarussiennes ont fait observer qu'elles étaient obligées d'appliquer le convoi douanier parce que les accords bilatéraux concernant les délais de paiement n'avaient pas été respectés par la partie lituanienne. La Commission douanière nationale du Bélarus examinait cependant la possibilité de faire une distinction entre les transporteurs lituaniens en matière de convoi douanier. En outre, elle a demandé à la TIRExB de faciliter le règlement des dettes douanières des transporteurs lituaniens (TIRExB/AGE/2002/15).

31. Les autorités douanières de la Lituanie avaient informé la TIRExB que, si les autorités douanières bélarussiennes continuaient à imposer la pratique du convoi douanier, des mesures similaires pourraient être imposées à titre de réciprocité contre tous les transporteurs bélarussiens en Lituanie. En outre, le Ministère des transports et des communications de la République de Lituanie a demandé à la TIRExB et au Comité de gestion de la Convention TIR de faciliter la tenue de négociations avec la partie bélarussienne afin de régler le problème dans les plus brefs délais [document informel n° 33 (2002)].

32. Après un débat approfondi, la TIRExB a conclu que, faute d'informations suffisantes, elle ne pouvait pas se prononcer clairement sur la question. Elle a en particulier recensé les points suivants qu'il fallait d'abord éclaircir:

- Question de savoir si les mesures que les autorités douanières et les associations nationales garantes de Lituanie ont prises pour faire appliquer comme il convient la deuxième partie de l'annexe 9 de la Convention ont débouché ou non sur des résultats concrets;
- Procédures applicables dans l'Union douanière entre la Fédération de Russie et la République du Bélarus en ce qui concerne les opérations TIR;
- Question de savoir si les autorités bélarussiennes avaient appliqué l'article 38 ou imposé d'autres sanctions contre les personnes directement redevables telles que les titulaires des carnets TIR, etc.

33. La TIRExB a décidé, conformément à l'alinéa e de l'article 10 de l'annexe 8 à la Convention TIR, d'offrir ses bons offices pour régler le différend entre la Lituanie et le Bélarus. Pour commencer, elle a invité les deux parties à fournir des informations complémentaires sur la question. Elle a aussi proposé, afin de ne pas aggraver le conflit, que les parties s'abstiennent de prendre des mesures de représailles et appliquent strictement les dispositions de la Convention TIR: la Lituanie devrait rendre plus rigoureuse ses procédures d'accès au régime TIR et le Bélarus devrait arrêter d'imposer le convoyage douanier à tous les transporteurs lituaniens. La TIRExB a aussi souligné que la chaîne internationale de garantie devait couvrir toutes les demandes de paiement légitimes.

34. La TIRExB a aussi abordé la question générale de la lutte contre la fraude douanière et souligné combien il importait de prendre des mesures préventives en s'appuyant sur une évaluation des risques et sur des échanges de renseignements entre tous les organismes chargés de faire appliquer les lois dans les Parties contractantes. À cette fin, le secrétaire TIR a été invité à contacter les organisations internationales compétentes (OMD, OLAF, etc.) afin d'obtenir des informations sur les caractéristiques actuelles des fraudes.

### **Taxe spéciale sur les formalités douanières en Roumanie**

Document: Document informel n° 27 (2002).

35. La TIRExB a noté que, par suite d'une décision des pouvoirs publics, les autorités douanières roumaines percevaient auprès de certains transporteurs utilisant le régime TIR une somme de 23 euros pour le traitement des carnets TIR dans les bureaux de douane d'entrée (de passage) en Roumanie. Les autorités douanières roumaines avaient indiqué que cette taxe sur les formalités douanières était une mesure prise sur la base de la réciprocité à l'égard des pays qui percevaient des taxes similaires sur les véhicules roumains [document informel n° 27 (2002)].

36. La TIRExB a estimé que cette mesure n'était pas conforme aux dispositions du paragraphe 1 de l'article 46 de la Convention TIR qui dispose que: «pour les opérations douanières mentionnées dans la présente Convention, l'intervention du personnel des douanes ne donnera pas lieu à redevance, exception faite des cas où cette intervention aurait lieu en dehors des jours, heures et emplacements prévus pour de telles opérations». Elle a aussi jugé que la partie roumaine se méprenait en ce qui concerne les redevances perçues auprès des transporteurs roumains dans d'autres pays. Selon toute vraisemblance, ces sommes, si tant est qu'elles soient perçues, correspondaient à des péages routiers et non à des taxes sur les formalités douanières.

37. Le secrétaire TIR a été chargé de porter cette décision à l'attention des autorités roumaines et de leur demander de revoir les mesures susmentionnées.

### **Instructions données récemment par la Commission douanière nationale de la Fédération de Russie**

Document: Document informel n° 28 (2002).

38. Sur la base du document informel n° 28 (2002) et des éclaircissements complémentaires qui ont été fournis, la TIRExB a examiné les mesures nationales de contrôle prises en septembre

2002 dans la Fédération de Russie (ordonnance n° 744, en date du 15 juillet 2002, de la Commission douanière nationale) afin de lutter contre les «fausses opérations de transit». À l'avenir, cette ordonnance pourrait remplacer des mesures antérieures visant à contrôler plus strictement le transit douanier que la TIRExB avait examinées à sa douzième session (10 et 11 janvier 2002) (TIRExB/REP/2002/12/Rev.1, par. 22 à 26).

39. L'ordonnance concernait des marchandises en transit qui entraient dans les régions du nord-ouest, du centre et du sud du territoire de la Fédération de Russie et quittaient ce territoire par les frontières avec la Géorgie et l'Azerbaïdjan. Ces marchandises doivent être présentées, à des fins de contrôle des documents, à un terminal douanier intermédiaire situé dans la région de Rostov, sur la seule autoroute allant vers la Géorgie et l'Azerbaïdjan. Au terminal de Rostov, les agents des douanes vérifient l'état du compartiment de chargement et les scellements douaniers, après quoi ils signent et tamponnent le verso du volet n° 2. Normalement, ces contrôles réguliers ne devraient pas prendre plus de trois heures. Cependant, s'il s'avère que les scellements douaniers ne sont pas intacts ou s'il existe d'autres signes d'une infraction douanière, les services douaniers peuvent procéder à une inspection physique complète des marchandises. Le bureau de douane de sortie (de passage) devrait vérifier la signature et le tampon apposés au terminal de Rostov. En cas d'absence de signature ou de tampon, le bureau de douane de sortie (de passage) devrait retirer les scellements douaniers, ouvrir les colis et examiner minutieusement les marchandises.

40. La TIRExB a rappelé qu'en application de l'article 20 de la Convention les autorités douanières pouvaient imposer un itinéraire aux transporteurs. La Commission a donc conclu que l'ordonnance en question était conforme aux dispositions de la Convention TIR.

### **ACCEPTATION FRAUDULEUSE D'UN CARNET TIR AU BUREAU DOUANIER DE DÉPART**

Documents: Document informel n° 9 (2002); document informel n° 22 (2002).

41. S'appuyant sur le document informel n° 22 (2002), la TIRExB a poursuivi ses travaux sur la validité de la garantie TIR dans le cas où la prise en charge d'un carnet TIR valide au bureau de douane de départ a été falsifiée à l'aide de faux timbres douaniers. Il a été fait observer que, dans cette situation, il était porté atteinte à l'un des cinq piliers du régime TIR, à savoir la reconnaissance mutuelle des contrôles douaniers, puisque le bureau de douane de départ n'avait pas été à même de prendre les mesures nécessaires mentionnées à l'article 19 de la Convention. Cette faute touchait l'essence même du régime TIR et il fallait donc y mettre fin par tous les moyens à la disposition des services de douane.

42. La TIRExB a noté que, dans le cas visé, tous les documents et tous les scellements douaniers avaient été falsifiés. Par conséquent, le bureau de douane de sortie (de passage) du premier pays aurait dû révéler la falsification et retenir les marchandises en même temps que le véhicule. Comme il ne l'avait pas fait, on pouvait considérer qu'il ne s'était pas acquitté correctement de ses tâches.

43. La TIRExB a souligné que tous les contrôles effectués dans le pays de départ (et pas seulement au bureau de départ) étaient essentiels pour les pays de passage et les pays de destination. Pour lutter contre les activités frauduleuses, telles que la fausse prise en charge d'un

carnet TIR au bureau de douane de départ, la TIRExB a décidé d'informer les Parties contractantes de l'existence de telles pratiques non conformes et de leur rappeler les obligations que leur imposent les dispositions de la Convention TIR par le biais d'un nouveau commentaire à la Convention TIR qui serait rédigé par le secrétaire TIR.

## **NOUVELLE PRÉSENTATION DU CARNET TIR**

Document: Document informel n° 29 (2002).

44. La TIRExB a été informée que l'IRU avait été forcée de modifier la présentation du carnet TIR introduit à l'automne 2001, ce que l'on a appelé le carnet TIR «bleu». En effet, l'encre thermochromique gris-bleu utilisée sur les carnets TIR «bleus» disparaissait à haute température, lorsque, par exemple, elle était exposée au soleil dans la cabine d'un camion, de sorte que les conducteurs et les autorités douanières avaient des difficultés pour établir la validité d'un carnet TIR [document informel n° 29 (2002)]. Par conséquent, l'IRU avait proposé de remplacer à la fois l'encre thermochromique gris-bleu et l'encre bleue normale sur la page de couverture et dans la case 3 de toutes les pages intérieures du carnet TIR par de l'encre noire et de l'encre rouge. Cette toute dernière version modifiée du carnet TIR (le carnet TIR «noir») serait imprimée au plus tard à la fin d'octobre 2002.

45. La TIRExB a estimé que les modifications proposées n'affectaient pas les dispositions pertinentes de la Convention TIR et a reconnu la nécessité de mettre en service ce nouveau carnet TIR dès que possible. Elle a cependant regretté qu'il ait fallu à nouveau modifier la présentation du carnet et a fait observer que l'introduction de ce nouveau carnet avec un délai de préavis relativement court obligerait les autorités douanières à faire des efforts considérables pour informer tous les bureaux et agents des douanes autorisés à traiter les opérations TIR.

46. La TIRExB a noté avec préoccupation qu'avec l'introduction du nouveau carnet TIR «noir», les autorités douanières devraient contrôler trois types différents de carnets. Afin de faciliter ces vérifications, le secrétaire TIR a été prié, en coopération avec l'IRU, d'établir un tableau récapitulatif contenant une description détaillée de tous les types de présentation des carnets TIR en usage et de le faire distribuer à toutes les Parties contractantes.

## **PROJET DE BUDGET ET PLAN DES DÉPENSES DE LA TIREXB ET DU SECRETARIAT TIR POUR 2003**

Documents: TRANS/WP.30/AC.2/2002/4, TRANS/WP.30/AC.2/2002/5.

47. La Commission a pris note du rapport financier établi par le secrétaire TIR pour la période allant du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin 2002 (TRANS/WP.30/AC.2/2002/4) et a approuvé la proposition du secrétaire TIR tendant à allouer 5 000 dollars des États-Unis à la rubrique «formation» pour couvrir les frais éventuels de formation à l'informatique. La TIRExB a aussi approuvé le projet de budget et le plan des dépenses de fonctionnement pour 2003 tels qu'ils ont été établis par le secrétaire TIR (TRANS/WP.30/AC.2/2002/5). Les deux documents ont été transmis au Comité de gestion de la Convention TIR à sa session d'octobre 2002, pour adoption.

## **RÉEXAMEN DES QUESTIONS PRIORITAIRES DEVANT FAIRE L'OBJET D'UN EXAMEN ET D'UNE DÉCISION DE LA COMMISSION**

Document: TRANS/WP.30/2002/30.

48. L'IRU a indiqué à la TIRExB qu'il lui semblait approprié de réexaminer et clarifier les fonctions et les responsabilités de la TIRExB, du secrétariat TIR et de l'IRU, en tenant compte des quatre années d'expérience de la TIRExB, des nouveaux défis que devait relever le régime TIR ainsi que du nouvel article 6.2 *bis* de la Convention TIR qui était entré en vigueur en mai 2002. Afin de définir ces fonctions, l'IRU a communiqué au WP.30 et au Comité de gestion de la Convention TIR le document TRANS/WP.30/2002/30, contenant des propositions sur les orientations que ledit Comité devrait définir à cet égard.

49. De manière générale, la TIRExB a estimé que ses fonctions étaient clairement définies dans la Convention TIR et que des résultats positifs avaient été obtenus grâce aux activités qu'elle avait menées et à celles qu'elle avait réalisées le secrétariat TIR depuis sa création en 1999, s'agissant en particulier de la coopération avec les Parties contractantes pour l'application de la Convention. La TIRExB a cependant déclaré qu'elle était prête à contribuer de manière constructive au débat sur la question au sein du WP. 30 et du Comité de gestion de la Convention TIR.

### **ACTIVITÉS DU SECRÉTARIAT TIR**

#### **Utilisation de la Banque internationale de données TIR (ITDB)**

50. La TIRExB a pris note du fonctionnement actuel de l'ITDB et des progrès réalisés pour permettre aux représentants autorisés des douanes d'accéder en ligne à la banque de données.

#### **Mise en œuvre du système SafeTIR**

Document: Document informel n° 34 (2002).

51. La Commission a été informée des progrès réalisés depuis juin 2002 dans le cadre de l'Équipe de travail commune SafeTIR du secrétariat TIR et de l'IRU. L'Équipe de travail commune a en particulier adressé une lettre d'information à un certain nombre de pays qui avaient indiqué soit que, pour diverses raisons, ils n'avaient pas encore accès au système Cutewise, soit qu'ils avaient rencontré des problèmes pour l'utiliser (du fait par exemple de l'existence de pare-feu). L'Équipe de travail commune a invité instamment les autorités des pays concernés à contacter l'IRU pour régler la question. L'Équipe a aussi décidé d'analyser des données spécifiques SafeTIR (données devant être fournies aux niveaux régional et local par l'IRU) parce qu'elle était convaincue qu'une approche plus ciblée l'aiderait à mener à bien sa tâche consistant à améliorer réellement le fonctionnement du système. Tant le secrétariat TIR que l'IRU ont réaffirmé l'importance qu'ils attachaient au travail de l'Équipe ainsi qu'au système SafeTIR lui-même, seul outil dont disposent les associations et l'IRU pour vérifier en permanence si les titulaires de carnet TIR satisfont aux conditions et prescriptions minimales énoncées dans la deuxième partie de l'annexe 9 de la Convention TIR et pour accroître ainsi la confiance dans le système.

## **Page Web sur les bureaux de douane habilités à effectuer des opérations TIR**

Document: Document informel n° 31 (2002).

52. La TIRExB a noté qu'à la suite d'une demande formulée par le Comité de gestion de la Convention TIR le secrétariat TIR avait élaboré un projet de page Web sur les bureaux de douane habilités à effectuer des opérations TIR dans certains pays utilisant le régime TIR.

## **Séminaires régionaux TIR**

53. La TIRExB a été informée des résultats d'un séminaire sur le régime TIR que l'ONU avait organisé en coopération avec elle et qui s'était tenu à Kunming (Chine) du 23 au 25 septembre 2002. Ce séminaire avait pour objet d'informer les pays de la sous-région du Mékong (Cambodge, Chine, Myanmar, République démocratique populaire lao, Thaïlande et Viet Nam) sur les règles juridiques et procédurales à suivre pour appliquer le régime TIR sur leur territoire.

54. La TIRExB s'est aussi félicitée de l'organisation à l'intention des États baltes (Riga, 3 et 4 octobre 2002) d'un séminaire régional TIR qui a réuni des autorités douanières et des associations nationales des trois États baltes pour examiner des mesures pragmatiques susceptibles d'améliorer l'application du régime TIR. Le séminaire a été axé sur les possibilités de mieux contrôler l'accès au régime TIR et sur la fiabilité des transporteurs autorisés ainsi que sur l'amélioration des mesures de contrôle douanier dans les bureaux de douane de départ, de passage et de destination.

## **Examen des activités du secrétariat TIR**

Documents: Document informel n° 32 (2002), document informel n° 34 (2002)

55. La TIRExB a pris note du document informel n° 32 (2002), contenant certaines communications sur l'application du régime TIR transmises par le secrétariat TIR pendant la période allant de juin à octobre 2002.

56. La TIRExB a décidé de revenir à l'examen des activités du secrétariat TIR lorsque ses propres fonctions et celles du secrétariat TIR et de l'IRU auront été précisées par le WP.30 et le Comité de gestion de la Convention TIR (voir par. 48 et 49 ci-dessus).

## **QUESTIONS DIVERSES**

Document: Document informel n° 30 (2002).

57. La TIRExB a pris note du document informel n° 30 (2002) soumis par les autorités douanières de Yougoslavie et a décidé de l'examiner à sa prochaine session.

## **DATES ET LIEU DE LA PROCHAINE SESSION**

58. La TIRExB a décidé de tenir sa seizième session le 3 février 2004 à Genève, parallèlement à la cent troisième session du WP.30.

-----