



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

Genève, 3 février 2011

Point 4 a) i) de l'ordre du jour provisoire

Activités et administration de la Commission de contrôle TIR:**Activités de la Commission de contrôle TIR: rapport
du Président de la Commission de contrôle TIR****Rapport de la quarante-troisième session de la Commission
de contrôle TIR***Résumé*

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

I. Participation

1. La Commission de contrôle TIR (TIRExB) a tenu sa quarante-troisième session les 4 et 5 mai 2010 à Istanbul (Turquie).
2. Les membres ci-après étaient présents: M. S. Baghirov (Azerbaïdjan), M^{me} A. Dubielak (Pologne), M. H. Köseoğlu (Turquie), M. H. Lindström (Finlande), M. V. Luhovets (Ukraine), M. I. Makhovikov (Biélarus), M^{me} H. Metaxa Mariatou (Grèce), M. V. Milošević (Serbie) et M^{me} J. Popiolek (Commission européenne).
3. L'Union internationale des transports routiers (IRU) a participé à la session en qualité d'observateur; elle était représentée par M. Muratbek Azymbakiev.

II. Adoption de l'ordre du jour

4. La Commission a adopté l'ordre du jour de sa session établi par le secrétariat (document informel TIRExB/AGE/2010/43), sans y apporter de nouvelles modifications.

III. Adoption du rapport de la quarante-deuxième session de la Commission de contrôle

5. La Commission a adopté le rapport de sa quarante-deuxième session (document informel TIRExB/REP/2010/42draft), moyennant les modifications ci-après:

Paragraphe 18

Remplacer le paragraphe existant *par* le texte suivant:

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

Documentation: Document informel TIRExB/REP/2010/42draft assorti de commentaires.

IV. Bonnes pratiques concernant l'utilisation du carnet TIR

6. La Commission a examiné les documents informels n°s 5 et 6 (2010) et a confirmé que, conformément à la règle 12 des règles relatives à l'utilisation du carnet TIR:

a) Le titulaire (ou son agent) doit dater et signer tous les volets (rubriques 14 et 15) du carnet TIR; et

b) Les autorités douanières du dernier bureau de douane de départ doivent signer et apposer le timbre à date à la rubrique 17 de tous les volets restants.

7. La Commission a souligné que les règles susmentionnées étaient claires et sans ambiguïté et devaient donc être appliquées sans exception. Elle a ensuite débattu de ce qu'il fallait faire au cas où ces instructions ne seraient pas suivies. Selon les constatations de divers membres, il arrive souvent que des transporteurs utilisent des carnets de 14 ou 20 souches alors qu'en fait 8 ou 10 souches suffiraient pour couvrir le transport TIR. En pareil cas, les souches restantes ne sont pas remplies par le transporteur ou les services douaniers et ne sont pas non plus retirées des carnets par ces derniers de sorte que ces carnets peuvent faire l'objet d'une utilisation abusive.

8. La Commission a invité ses membres à soumettre à *la fin du mois d'août 2010 au plus tard*, pour examen à sa prochaine session, des commentaires ou des propositions sur la façon de faire face à une telle situation. Elle a invité l'IRU à étudier elle aussi la question afin de déterminer s'il serait possible d'ajouter à la gamme existante un carnet TIR à 8 ou 10 souches pour combler le vide entre le carnet à 6 souches et le carnet à 14 souches.

Documentation: Documents informels n°s 5 (2010) et 6 (2010).

V. État d'avancement du projet eTIR

9. Le secrétariat a informé en détail la Commission de l'état d'avancement du projet eTIR. La Commission a pris note du rapport de la dix-septième session du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1) qui s'était tenue les 8 et 9 mars 2010 à Helsinki (ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2010/4). Elle a accueilli avec satisfaction l'initiative prise par le GE.1 de tenir une partie de sa réunion sous la forme d'exposés visant à évaluer les progrès les plus récents des technologies de l'information et de la communication enregistrés. La Commission a noté que les auteurs des exposés confirmaient la nécessité de continuer à étudier tous les aspects du projet eTIR, en particulier la mise au point de mécanismes de déclaration uniformes. En outre, la Commission s'est félicitée de l'établissement du texte final du chapitre 3 du modèle de référence eTIR, ainsi que des travaux préliminaires réalisés sur le chapitre 4. Enfin, elle a estimé que l'établissement d'un réseau de points de contact eTIR et la création d'un site Web eTIR donnaient de précieuses possibilités d'assurer un élargissement de la participation des Parties contractantes au projet eTIR. Elle a conclu en réaffirmant l'importance du projet eTIR et la nécessité d'agir rapidement pour qu'il soit réalisé.

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

10. La Commission a examiné le document informel n° 7 (2010) qui a été communiqué par l'IRU et qui donne un aperçu des principaux arrangements contractuels constituant la chaîne de garanties ainsi que de leurs clauses de dénonciation.

11. La Commission a dit qu'elle appréciait le caractère informatif du document, mais elle a regretté que l'IRU n'y clarifie pas la corrélation entre les divers délais applicables. L'IRU n'y traitait pas non plus de la question de la suspension de la garantie dans des circonstances exceptionnelles (notamment les cas de «force majeure») et elle n'y donnait pas un aperçu du fonctionnement de la chaîne comme cela lui avait été demandé.

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

13. La Commission a pris note de l'information donnée par l'IRU selon laquelle les relations entre l'IRU et les assureurs internationaux d'envergure mondiale étaient régies par le droit suisse, mais elle a indiqué qu'elle n'était pas sûre que cela soit approprié en ce qui concerne les relations entre les assureurs internationaux d'envergure mondiale et (toutes) les associations nationales. Quand bien même cela le serait, il faudrait alors traiter la question pour l'avenir parce que, compte tenu des principes de protection des consommateurs, il ne serait pas, selon la Commission, souhaitable que les assureurs internationaux d'envergure mondiale, en tant que professionnels et parties économiquement les plus solides, profitent de leur position pour imposer à la partie économiquement plus

faible et moins facile à défendre parmi les associations nationales la désignation d'un tribunal suisse et l'application du droit suisse.

14. Enfin, la Commission a demandé à nouveau à l'IRU de présenter un document qui donne un aperçu du fonctionnement du système de garantie aux niveaux national et international, y compris en ce qui concerne les délais applicables et les liens entre eux, et de la suspension de la garantie dans des circonstances exceptionnelles (notamment les cas de «force majeure»), pour que la Commission l'examine à sa prochaine session.

Documentation: Document informel n° 7 (2010) (distribution restreinte).

VII. Agrément d'un type particulier de véhicule routier

15. La Commission a noté qu'en raison des changements qu'il avait été proposé d'apporter au projet de rapport de la quarante-deuxième session le secrétariat n'avait pas été en mesure de transmettre les observations de la Commission aux autorités estoniennes et allemandes (voir le document informel TIRExB/REP/2010/42final, par. 18). Comme le rapport venait d'être adopté, la Commission a demandé au secrétariat de suivre l'affaire sans plus tarder.

16. La Commission a aussi pris note de certains cas récents de non-conformité aux dispositions techniques de la Convention TIR, mentionnés dans les documents informels n°s 8, 9 et 10 (2010). Elle a constaté que ces cas de non-conformité des véhicules semblaient s'articuler autour de trois grandes questions:

a) Non-respect des dispositions techniques de la Convention TIR, en raison de la négligence ou du manque de compréhension tant des transporteurs que des agents des douanes;

b) Utilisation de véhicules, dont la construction, par nature, ne peut être modifiée de manière à satisfaire aux prescriptions de la Convention TIR (types particuliers de véhicules et de conteneurs à «rideaux latéraux»);

c) Utilisation de véhicules dont la conception ou la construction, à la suite de l'évolution du marché, font appel à des techniques qui ne sont pas (ou pas encore) prises en compte comme il convient dans les dispositions techniques de la Convention TIR.

17. Pour traiter les deux premières questions, la Commission estimait qu'il fallait encourager et appuyer tous les efforts – aux niveaux tant national qu'international – visant à dispenser une formation adéquate aux experts techniques. Pour mettre l'accent sur ce point, elle a demandé au secrétariat de commencer à organiser un séminaire technique expressément conçu pour les agents dont les fonctions concernent l'agrément ou l'inspection des véhicules. Un tel séminaire devrait, de préférence, être organisé sous la forme d'un programme de «formation de formateurs». Elle a souligné que, dans les invitations, il faudrait clairement indiquer que les gouvernements devraient veiller, en particulier, à ce que des agents dont les fonctions concernent l'agrément ou l'inspection des véhicules participent à ce séminaire. Une partie de ce séminaire ou d'autres séminaires devrait être consacrée aux problèmes récurrents des véhicules à rideaux latéraux. À cet égard, la Commission a estimé qu'il fallait davantage sensibiliser à la fois le secteur des transports et les autorités compétentes parce que, le plus souvent, ces types de véhicule, même s'ils sont issus d'une production de masse, ne se prêtent pas à un agrément TIR. Tout d'abord, il faut bien comprendre que les véhicules à rideaux latéraux ont été conçus essentiellement pour le marché intérieur de l'Union européenne dans lequel n'existe aucune prescription relative aux scellements, et que ces véhicules ne se prêtent pas à un agrément TIR. En outre, le secteur des transports devrait savoir que les rideaux latéraux conformes

aux dispositions de la Convention TIR nécessitent généralement un investissement plus lourd parce que leur coût est supérieur d'environ 15 % à leurs équivalents de l'UE. Enfin, la Commission a appelé l'attention sur les documents ECE/TRANS/WP.30/2007/22, ECE/TRANS/WP.30/2007/21 et ECE/TRANS/WP.30/2006/16, communiqués par le Programme d'assistance fiscale et douanière (CAFAO) de l'Union européenne en Serbie-et-Monténégro qui porte sur l'agrément technique et le contrôle des véhicules et compartiments de chargement TIR.

Documentation: Documents informels n^{os} 8 (2010) (distribution restreinte), 9 (2010) (distribution restreinte) et 10 (2010) (distribution restreinte).

VIII. Invalidation des carnets TIR délivrés à des titulaires exclus

18. La Commission a examiné le document informel n^o 11 (2010) établi par l'IRU et précisant les procédures et délais applicables dans le cas où des associations nationales ont décidé de ne pas délivrer de carnets TIR à des titulaires habilités.

19. La Commission s'est félicitée des efforts faits par l'IRU pour clarifier les règles de base énoncées par les associations nationales pour arrêter, temporairement ou définitivement, la délivrance de carnets TIR à des titulaires habilités, mais elle s'est dite déconcertée par la terminologie employée et les critères appliqués. Tout d'abord, elle a souligné combien il était important de s'en tenir, autant que possible, aux termes figurant déjà dans la Convention TIR plutôt que d'en introduire des nouveaux qui semblent couvrir, totalement ou en partie, des situations déjà définies juridiquement. Elle estimait en outre que le document ne montrait pas clairement quelles étaient les conséquences de la suspension temporaire du titulaire d'un carnet TIR («pour quelques jours») tant pour le titulaire lui-même et les carnets TIR toujours en sa possession que pour les douanes. Elle jugeait inacceptable que des associations nationales introduisent des mesures qui avaient matériellement le même impact que des décisions prises par des autorités nationales compétentes, sans toutefois donner aux transporteurs une forme quelconque de sécurité juridique, notamment le droit de s'opposer à de telles mesures. Ceci semblait tout particulièrement s'appliquer à l'instrument de «suspension permanente» du titulaire d'un carnet TIR par l'association nationale. En outre, ces mesures ne semblaient pas être prises pour des raisons internes seulement (concernant l'association), mais aussi à la suite d'infractions aux règles douanières et autres, dont l'association était seule juge. Selon la Commission, en agissant de la sorte, les associations nationales exerçaient le rôle que la Convention avait attribué aux autorités douanières. De plus, elles attendaient des autorités douanières qu'elles acceptent toute décision prise par les associations en ce qui concerne l'invalidation des carnets TIR et qu'elles y donnent suite.

20. L'IRU s'est félicitée des observations faites par la Commission et a reconnu qu'il fallait renforcer la synchronisation des procédures. Elle a cependant souligné que les procédures appliquées par les associations nationales et la chaîne internationale de garantie étaient la conséquence de l'établissement d'un système de gestion des risques totalement automatisé qui faisait appel aux techniques informatiques les plus récentes et notamment aux données recueillies grâce au mécanisme de prédéclaration électronique (TIR-EPD).

21. La Commission a réaffirmé qu'elle appuyait sans réserves tous les efforts faits pour améliorer dans la mesure du possible les échanges d'informations entre les autorités douanières et les associations nationales afin d'éviter la perte de recettes douanières d'une part et le risque pour les associations nationales de recevoir des réclamations d'autre part. Cependant, en l'absence de mécanisme reconnu au niveau international, la chaîne de garantie devra reconnaître comme valables tous les carnets TIR présentés pour acceptation au bureau de douane de départ avant la date de fin de validité, conformément aux

dispositions de l'article 9 de la Convention, pour autant que ce bureau ne dispose pas d'informations contraires.

22. Enfin, divers membres de la Commission ont formulé des réserves quant au fait que les données issues du TIR-EPD semblaient avoir été utilisées dans le cadre de la gestion des risques appliquée par la chaîne internationale de garantie. Ils ont en particulier fait référence à la législation nationale et à la législation de l'UE qui régissaient le caractère confidentiel de ces données.

23. Ayant à l'esprit les considérations ci-dessus, la Commission a demandé à l'IRU de réviser le document ou d'en soumettre un nouveau pour examen à sa session suivante. Elle a en outre demandé au secrétariat de publier à nouveau le document TRANS/WP.30/AC.2/2004/7, clarifiant la terminologie employée dans la Banque de données internationale TIR (ITDB) conformément aux dispositions de la Convention TIR.

Documentation: Document informel n° 11 (2010).

IX. Problèmes rencontrés par les titulaires de carnets TIR

Problèmes rencontrés par les titulaires étrangers de carnets TIR sur le territoire de la Fédération de Russie

24. La Commission a été informée par le secrétariat des activités qu'il avait menées au sujet des problèmes que continuaient de rencontrer les titulaires de carnets TIR de divers pays sur le territoire de la Fédération de Russie. Elle a noté que le secrétariat avait adressé une lettre aux autorités douanières de la Fédération de Russie pour leur demander de revoir leur pratique concernant l'imposition d'escortes dans les cas où le montant des droits et taxes d'importation en jeu excédait le montant de la garantie TIR, à savoir 60 000 euros. Dans cette lettre, le secrétariat avait souligné que ce n'était pas tant l'imposition d'escortes elle-même qui posait des problèmes aux titulaires de carnets TIR de divers pays, mais le fait que les autorités douanières locales ne semblaient pas en mesure d'organiser ces escortes efficacement et rapidement. Enfin, l'IRU a informé la Commission qu'elle avait aussi pris diverses mesures, dont la présentation d'une série de nouveaux cas au Ministère russe des transports, pour faire progresser l'étude de la question.

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

25. La Commission a rappelé qu'elle était prête à revoir un cours en ligne sur la Convention TIR que l'Organisation mondiale des douanes (OMD) avait mis au point en collaboration avec l'IRU, étant entendu que ses observations seraient effectivement utilisées de manière à ce que ce cours réponde pleinement aux attentes des agents des douanes qui souhaitaient se familiariser avec les principes du régime TIR (TIRExB/REP/2010/42final, par. 29).

26. Afin de rationaliser la révision du cours, la Commission a approuvé la proposition faite par le secrétariat de créer un fichier commun en ligne où toutes les observations et propositions pourraient être regroupées de manière logique. En outre, elle a décidé, compte tenu de l'ampleur du travail à réaliser, de répartir celui-ci entre trois groupes, chacun composé de trois membres de la Commission. La Commission a demandé au secrétariat de définir les arrangements nécessaires et de fournir des instructions claires pour que la

révision puisse commencer au plus vite et que les membres de la Commission puissent ainsi apporter leur contribution à ladite révision le *31 juillet 2010* au plus tard.

27. L'IRU a souligné qu'elle souhaitait coopérer étroitement avec la Commission pour apporter au cours des améliorations satisfaisant toutes les parties.

XI. Activités du secrétariat TIR

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

28. La Commission a été informée par le secrétariat de l'état d'avancement de la transmission des documents et des données à la Banque de données internationale TIR (ITDB), imposée par la première partie de l'annexe 9 de la Convention. Elle a noté avec satisfaction que le secrétariat continuait à recevoir des demandes d'accès au Registre en ligne des dispositifs de scellement et des timbres douaniers de la Commission économique pour l'Europe.

B. Séminaires de formation TIR

29. La Commission a été informée que le secrétariat avait été invité par les autorités douanières du Kirghizistan à organiser un séminaire de formation TIR pour l'Asie centrale, mais que les préparatifs avaient dû être suspendus par suite de faits survenus récemment dans ce pays. Le secrétariat TIR a indiqué à la Commission qu'il étudiait d'autres solutions pour organiser un séminaire national ou des séminaires régionaux avant la fin de 2010.

C. Autres activités du secrétariat TIR

30. La Commission a noté que le Secrétaire TIR avait adressé une lettre aux autorités douanières de la Fédération de Russie pour leur demander des précisions sur des incidents dont il était fait état dans la région nord-ouest du pays où des titulaires de carnets TIR étaient forcés de payer pour le dédouanement. Elle a en outre été informée que, en coopération avec l'IRU, une lettre avait été envoyée au Directeur général des douanes du Turkménistan à la suite de rapports selon lesquels, contrairement aux dispositions de l'article 7 de la Convention, des transporteurs présentant des formules de carnets TIR avaient été soumis à une obligation de présenter un certificat de conformité délivré par les autorités publiques responsables de la normalisation. Aucune réponse n'a encore été donnée aux deux lettres.

XII. Questions diverses

31. Aucune autre question n'a été soulevée.

XIII. Restriction à la distribution des documents

32. La Commission a décidé que les documents ci-après, publiés pour la présente session, devaient faire l'objet d'une distribution restreinte: documents informels n^{os} 7, 8, 9 et 10 (2010).

XIV. Date et lieu de la prochaine session

33. La Commission a décidé de tenir sa quarante-quatrième session la semaine du 27 septembre au 1^{er} octobre 2010 à Genève, parallèlement à la cent vingt-sixième session du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) et à la quarante-neuvième session du Comité de gestion de la Convention TIR (AC.2).
