



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.30/2002/29
23 août 2002

FRANÇAIS
Original: RUSSE

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des problèmes douaniers
intéressant les transports

(Cent deuxième session, 22-25 octobre 2002,
point 6 c) i) de l'ordre du jour)

**CONVENTION DOUANIÈRE RELATIVE AU TRANSPORT INTERNATIONAL
DE MARCHANDISES SOUS LE COUVERT DE CARNETS TIR
(CONVENTION TIR DE 1975)**

Application de la Convention

Règlement des demandes de paiement

**Déclarations de l'Union internationale des transports routiers (IRU)
et application de la Convention TIR en Fédération de Russie**

Communication du Gouvernement russe

Note: À la cent unième session du Groupe de travail, l'Union internationale des transports routiers (IRU) a fait une déclaration de politique générale concernant la menace qui pèserait sur la pérennité de la procédure TIR. Selon elle, un certain nombre de facteurs – comme la criminalité organisée, l'interprétation erronée du rôle de la chaîne de garantie TIR et le fait que les dispositions de la Recommandation du 20 octobre 1995, qui forme la base du système SafeTIR, n'ont pas été incorporées dans le texte de la Convention – risquent de faire voler en

éclats le régime TIR (TRANS/WP.30/2002, par. 12). Peu de temps après la session, l'IRU a adressé à certaines Parties contractantes le texte de cette déclaration avec une lettre d'accompagnement dans laquelle elle affirmait que la situation la plus critique concernant l'application de la Convention pouvait s'observer en Fédération de Russie. Le document ci-après constitue la réponse du Comité d'État aux douanes de la Fédération de Russie, telle qu'adressée à l'IRU, au secrétariat de la CEE-ONU et au Président du Comité de contrôle TIR.

* * *

A. Au sujet de l'«augmentation des cas de violation des règlements douaniers résultant de l'activité incontrôlée des groupes criminels organisés sur le territoire de la Fédération de Russie»

La diffusion par l'IRU d'informations erronées sur l'aggravation de la situation relative aux infractions douanières en Fédération de Russie témoigne du fait que cette organisation est à cours d'arguments visant à justifier l'inefficacité du fonctionnement de la chaîne de garantie internationale. Pour éviter que les parties contractantes à la Convention TIR de 1975 ne soient induites en erreur, nous souhaiterions porter à votre connaissance les renseignements ci-après concernant la véritable situation dans ce domaine.

Grâce aux mesures que n'a cessé de prendre son administration douanière, la Russie s'est dotée d'un mécanisme efficace de contrôle de l'acheminement des marchandises, qui fonctionne, avec succès, sur la base des normes du droit international et de la législation nationale et permet de réduire au maximum le nombre des cas de non-présentation de marchandises aux services douaniers de destination (voir annexe).

C'est ainsi que près de 500 000 opérations de transport sont effectuées sous le couvert de carnets TIR chaque année en Russie. Moins d'un pour cent d'entre elles donne lieu à infractions douanières. Grâce à l'application d'une procédure très stricte d'accès aux carnets TIR, le pourcentage d'infractions commises par des transporteurs russes a été réduit au maximum. Sur 1 000 carnets TIR utilisés sur le territoire de la Fédération de Russie, une seule demande de paiement des taxes et droits de douane et des intérêts légaux est adressée à la chaîne de garantie internationale. Si l'on considère que 25 % de tous les carnets TIR délivrés sont utilisés sur ce territoire, une telle situation peut être qualifiée de satisfaisante.

B. Au sujet du «système de contrôle, par l'échange de données informatisées, de l'achèvement de toutes les opérations TIR»

L'administration douanière russe contribue activement au système SafeTIR, en l'utilisant pour communiquer jusqu'à 98 % des données concernant la fermeture de carnets TIR dans le pays. C'est ainsi que la transparence, y compris pour l'IRU, est assurée dans ce domaine et qu'il est possible de réagir sans délai au cours des événements. Cette possibilité existe grâce à la procédure utilisée pour communiquer les procès-verbaux et décisions concernant des infractions aux règlements douaniers, qui fait que toute partie à une opération de transport effectuée selon la procédure TIR (transporteur, association garante nationale, IRU) dispose au plus tôt de données suffisantes concernant les infractions douanières.

C. Au sujet de l'«interprétation erronée de la Convention TIR et du principe relatif au rôle de la chaîne de garantie»

En adoptant une telle position sur la question, l'IRU s'exempte en fait de l'obligation de garant qui lui incombe au titre de la Convention TIR de 1975. On notera que, parmi les objectifs et tâches prioritaires qu'elle cite, l'indemnisation des autorités douanières et le remboursement aux budgets des parties contractantes des dettes résultant des infractions aux procédures TIR manquent singulièrement. Le déséquilibre est donc manifeste entre les deux principes fondamentaux de la Convention:

- 1) Offrir des facilités aux transporteurs;
- 2) Assurer la sécurité et les garanties douanières requises.

La non-réalisation du deuxième principe peut signifier soit l'absence de montants de garantie suffisants soit une mauvaise gestion de la chaîne de garantie, deux éléments qui, l'un comme l'autre, relèvent de la compétence de l'IRU. Au cas où cette dernière ne serait pas en mesure d'assurer les conditions nécessaires au fonctionnement du système de garantie international, nous souhaiterions rappeler que la Fédération de Russie a déjà présenté des propositions dûment argumentées en vue de décentraliser le système de garantie de la Convention TIR.

La déclaration de l'IRU selon laquelle «il existe à tout moment un système d'assurance couvrant les échanges internationaux pour un montant total de 300 milliards de dollars des États-Unis» est purement rhétorique et n'est pas confirmée par la longue pratique de l'application de la Convention en Fédération de Russie. Ainsi, malgré l'existence de cette garantie, une demande d'indemnisation sur 1 000 carnets TIR utilisés déposée par l'administration douanière russe n'est pas satisfaite et le montant de la dette accumulée au budget de l'État pour cause de non-remboursement selon le calendrier établi par la Convention TIR s'élève pour la période 1999-2001 à quelque 60 millions de dollars des États-Unis.

Le système de garantie centralisé actuellement en vigueur se caractérise par la complexité des relations contractuelles entre l'IRU, les associations nationales garantes et les assureurs. Il s'agit là d'un obstacle insurmontable auquel les autorités douanières se heurtent pour obtenir un remboursement en compensation des pertes budgétaires causées par suite des infractions au régime TIR. L'incapacité totale dans laquelle tant l'association garante nationale que les assureurs nationaux se trouvent d'agir indépendamment, sans l'accord de l'IRU, paralyse le fonctionnement de la chaîne de garantie au niveau national.

D. Au sujet de l'affirmation selon laquelle «la chaîne de garantie ne couvre ni les faux importateurs ou les fraudeurs..., ni la responsabilité des conséquences des éventuels manquements aux obligations prévues dans la Convention TIR ou la législation nationale»

La déclaration de l'IRU selon laquelle les cas où les autorités douanières sont incapables de percevoir les montants exigibles des personnes directement redevables ne relèvent pas de la compétence de la chaîne de garantie internationale est en totale contradiction avec les

dispositions de la Convention TIR, qui prévoit que ces cas relèvent précisément de sa responsabilité. Faute de quoi, si l'on s'en tient à l'interprétation donnée par l'IRU, il n'y aurait jamais lieu de présenter une demande d'indemnisation à la chaîne de garantie internationale.

En outre, il est inacceptable que l'IRU, organisation chargée d'assurer le fonctionnement du régime TIR, émette des critiques non fondées sur la législation et les activités des administrations des parties contractantes à la Convention.

E. Au sujet du «renforcement de la coopération entre le secteur privé et les administrations douanières»

La Convention TIR de 1975 est un instrument juridique international signé par les gouvernements de 64 États. Son application doit garantir la protection des intérêts économiques de ces États, intérêts auxquels les administrations douanières sont chargées de veiller. Si les intérêts privés (commerciaux) des organisations directement ou indirectement concernées par l'application de la Convention TIR ne correspondent pas à cet objectif ou vont à son encontre, il faut se rendre à l'évidence: les activités desdites organisations ne sont pas compatibles avec la Convention.

Dès lors que les organisations concernées respectent sans condition les dispositions de la Convention, leurs activités peuvent contribuer à renforcer l'efficacité de l'application de cet instrument et les autorités douanières sont toutes disposées à coopérer de façon constructive avec elles. En outre, il est essentiel que les autorités compétentes disposent de tous les éléments d'information nécessaires au contrôle de l'application de la Convention.

Compte tenu de ce qui précède, le Comité d'État aux douanes de la Fédération de Russie considère que le maintien et l'efficacité du régime TIR dépendront directement de la stricte application des dispositions de la Convention par toutes les parties intéressées. Pour sa part, il continuera, en tant qu'organe chargé de protéger les intérêts économiques de l'État, à œuvrer pour le renforcement de l'efficacité du régime de garantie international établi par la Convention TIR de 1975.

ANNEXE


