

**RESOLUTION No. 97/2 RELATIVE A LA DELINQUANCE ET LA FRAUDE  
DANS LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX**

[CEMT/CM(97)6/FINAL]

**Le Conseil des Ministres de la CEMT réuni à Berlin les 21 et 22 avril 1997**

**MANIFESTANT** une vive inquiétude face à la forte augmentation des faits délictueux ou criminels dans les transports internationaux, et en particulier de la fraude dans les régimes de transit ainsi que des vols de véhicules ou de marchandises et des agressions contre les conducteurs.

**SOULIGNANT :**

- la nécessité de veiller à ce que les opérations de transport soient effectuées en sécurité dans tous les modes et que les marchandises, le matériel, le personnel et les intérêts publics fiscaux et douaniers soient protégés contre des pratiques délictueuses ou criminelles à toutes les étapes de leur parcours ;
- l'importance que revêt, pour les échanges internationaux, la bonne marche des procédures administratives, y compris celles qui s'appliquent aux passages des frontières ;
- le rôle joué par les régimes de transit TIR et T pour faciliter les échanges et le transport, ainsi que l'importance vitale du maintien de ces régimes ;
- la condition essentielle au bon fonctionnement des régimes de transit, abstraction faite des garanties financières sur lesquelles ils reposent, à savoir que les formalités à accomplir soient strictement respectées à tous les niveaux par les autorités compétentes, ainsi que par les utilisateurs de ces régimes (transitaires, commissionnaires et opérateurs etc.).

**CONSCIENT** que la lutte contre la délinquance et la fraude exige des actions concertées et coordonnées entre toutes les parties intéressées.

**ACCUEILLE AVEC SATISFACTION** à cet égard :

- le Rapport intermédiaire de la Commission Européenne sur le transit et l'enquête du Parlement Européen sur le même thème ;
- les initiatives prises par la Chambre de commerce internationale visant à offrir des services consultatifs, préventifs et souples relatifs à la criminalité commerciale par l'entremise de son Bureau contre le crime commercial et, en particulier, à combattre et à prévenir la fraude dans le transport maritime par le biais de son Bureau maritime international ;
- les mesures déjà prises par les autorités douanières nationales, la Communauté Européenne, le groupe de travail sur les problèmes douaniers intéressant les transports (WP30) de la CEE/ONU, le comité administratif TIR et l'IRU.

**EST RESOLU** à mettre tout en oeuvre afin de préserver la sécurité et l'efficacité du transport national et international.

**PRENANT NOTE** du contenu du rapport CEMT/CM(97)7 et de son analyse du problème.

**RECOMMANDE :**

***En ce qui concerne le vol de marchandises ou de véhicules et les agressions contre les conducteurs***

*aux Ministères des Transports :*

- d'établir des contacts plus étroits avec la police et les autorités douanières ainsi qu'avec les organisations professionnelles pour faire en sorte que l'échange d'informations sur les faits délictueux ou criminels, les tendances de la criminalité et les malfaiteurs ait lieu en tant que de besoin ;
- de vérifier que les opérateurs auxquels sont accordées des licences et autorisations sont de bonne foi et n'ont pas d'antécédent judiciaire concernant des délits perpétrés sur des véhicules ou des marchandises ;
- de tenir à jour des renseignements sur les multirécidivistes, de leur retirer leur licence ou de leur refuser des autorisations ;
- de dispenser des informations et des conseils aux opérateurs sur les moyens d'éviter les vols, sur les pratiques sûres, sur les itinéraires recommandés, sur les aires de stationnement placées sous surveillance et sur les précautions à prendre ;
- d'encourager la création d'aires de stationnement et de centres de fret pour les camions et les unités de chargement (conteneurs, remorques, caisses mobiles) placés sous surveillance et sûrs. Les normes de protection de ces sites doivent être définies en fonction de niveaux ou de critères établis d'un commun accord ;
- de collaborer avec la profession et les autres ministères pour faire en sorte que des informations sur le lieu d'implantation de ces aires de stationnement ou centres de fret soient disponibles et régulièrement diffusées.

*aux administrations chargées de la réglementation des véhicules :*

- d'étudier des moyens d'identification des véhicules qu'il serait extrêmement difficile de faire disparaître ou de falsifier ;
- d'étudier des procédures de sûreté pour empêcher que des véhicules volés soient ré-immatriculés en conservant le même numéro d'identification ;
- de prendre des initiatives afin que l'altération ou la suppression du numéro d'identification d'un véhicule soit considérée comme un délit ;
- de prendre des initiatives afin de rendre obligatoire l'attribution, actuellement facultative, d'un numéro d'identification de véhicule aux remorques de plus de 750 kg (conformément à la directive UE 76/114 sur les plaques réglementaires) ;
- d'encourager le marquage volontaire des principaux composants ou pièces détachées et la définition d'une spécification européenne commune afin de rendre plus visible le numéro d'identification du véhicule ;
- de prendre des mesures visant l'échange de données informatiques entre les administrations chargées de l'immatriculation des véhicules en vue d'empêcher

l'immatriculation de véhicules volés ou d'autres pratiques frauduleuses dont des véhicules feraient l'objet.

*aux opérateurs de transport routier, par le biais de leurs organisations représentatives nationales et internationales :*

- de prendre toutes les précautions possibles pour éviter le risque de vol ou d'agression ;
- de partager l'expérience acquise, ainsi que de rassembler et de diffuser des informations sur les bonnes pratiques, sur les moyens de dissuasion efficaces et sur le matériel technique approprié ;
- de s'employer à adopter des systèmes de communications modernes permettant de communiquer à partir des véhicules et de suivre le parcours de ces véhicules dans le transport international ;
- d'établir un code de conduite permettant d'exclure des associations professionnelles les personnes impliquées dans des actes délictueux ou criminels.

*aux constructeurs de véhicules et aux fournisseurs d'équipements :*

- d'équiper les véhicules de systèmes antivol perfectionnés (conformément à la directive UE 95/56 du 8 novembre 1995 et aux réglementations CEE(ONU) 18 et 97) ;
- d'étudier les possibilités d'améliorer la sécurité des systèmes d'identification des véhicules ;
- de mettre à l'essai, par exemple dans le cadre des programmes technologiques de l'UE, des dispositifs et matériels susceptibles de limiter les risques de vol ou de falsification.

*aux services de police chargés de la lutte contre la criminalité dans les transports :*

- d'intensifier les enquêtes pour identifier et poursuivre les personnes coupables de pratiques délictueuses, criminelles ou frauduleuses ;
- de partager les renseignements et les données et, d'une manière plus générale, d'améliorer les contacts et les échanges à l'échelon national et international ;
- de collaborer avec le ministère des transports et les autres ministères, ainsi qu'avec les organisations professionnelles, afin de recueillir et d'échanger des informations (notamment sur les opérateurs suspects) ;
- d'informer les opérateurs sur les bonnes pratiques.

*aux compagnies d'assurances :*

- d'inciter les opérateurs à utiliser des dispositifs et systèmes antivol efficaces ;
- d'informer les opérateurs sur ces systèmes et sur les bonnes pratiques.

## *En ce qui concerne la fraude dans les systèmes de transit*

### *aux Ministères des Transports :*

- de renforcer la coopération avec les organisations nationales d’opérateurs de transport international et avec l’organisme international qui les regroupe (IRU) ;
- de considérer que les régimes communautaires/communs de transit et TIR représentent des régimes clés pour la facilitation du transport international des marchandises, et de soutenir leur application et leur révision à bref délai.

### *aux autorités douanières :*

#### *en général :*

- d’appliquer pleinement et de manière harmonisée les dispositions énoncées dans la législation communautaire/commune de transit et dans la convention TIR ;
- de rationaliser toutes les procédures de documentation et d’utiliser des méthodes modernes d’échange électronique de données ;
- de donner, lorsque cela est approprié, des instructions plus claires afin que les marchandises circulant sous couvert des régimes de transit soient mieux contrôlées ;
- de renforcer la formation et l’information afin que les agents des services concernés par les systèmes de transit puissent mieux apprécier l’importance de leur travail et mieux maîtriser les formalités qu’ils doivent mettre en oeuvre ;
- d’engager des actions afin de mieux contrôler la décharge des carnets TIR et permettre la chaîne internationale des garanties de connaître les opérations en cours ;
- de n’avoir recours aux garanties que lorsqu’elles auront elles-mêmes pris toutes les mesures préalables raisonnables ;
- d’examiner les délais de notification de non-décharge en vue de les réduire de façon significative.

#### *concernant la Convention TIR :*

- d’accepter et de mettre en oeuvre sans délai la Résolution 49 adoptée par le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports de la CEE(ONU) ;
- d’achever, dans une première étape, par priorité, la révision de cette Convention ;
- de procéder aussitôt que possible à une révision plus approfondie de cette Convention.

#### *En ce qui concerne les régimes de transit communautaires/commun :*

- d’encourager la réforme de ces régimes ;
- d’encourager les projets d’informatisation du transit (NCTS).

*aux commissionnaires, aux transitaires et aux transporteurs :*

- de vérifier l'authenticité de leurs agents et clients, à l'aide des sources disponibles, par l'intermédiaire notamment de la CCI ;
- d'utiliser les sites sûrs créés par les autorités locales ou nationales.

*aux compagnies d'assurances et aux associations garantes :*

- d'appliquer des règles strictes pour accorder le bénéfice des dispositions des systèmes de transit ;
- d'étudier des moyens permettant l'échange d'informations entre elles-mêmes et les autres parties intervenant dans le transit international afin de mieux recenser les actes délictueux et frauduleux.

### ***En ce qui concerne la responsabilité juridique***

*aux autorités compétentes :*

- d'examiner dans quels cas les différences et anomalies entre les différents modes au niveau international en matière de responsabilité juridique, risquent de constituer un facteur favorisant la délinquance et la fraude, et de proposer des modifications appropriés.

### ***En ce qui concerne les informations et les statistiques sur l'étendue de la délinquance et la fraude***

*aux instances compétentes :*

- d'examiner les sources de données nationales et internationales disponibles en vue d'obtenir des informations plus fiables sur l'étendue du problème.

### **S'ENGAGE A :**

- déployer des efforts supplémentaires pour améliorer la mise en application des règles et des réglementations existantes et pour parvenir à une convergence dans les pratiques concernées ;
- étudier les rapports entre les transporteurs et les donneurs d'ordre en vue de définir des mesures visant à éviter des pressions injustifiées qui favorisent un comportement illicite des transporteurs ;
- oeuvrer en permanence afin d'assurer la mise en application de critères de qualité stricts d'accès à la profession de transporteur et d'accorder une priorité importante à la formation des opérateurs.

### **DEMANDE** au Comité des Suppléants :

- de faire parvenir la présente résolution à toutes les instances concernées par la lutte contre la délinquance et la fraude dans les transports ;
- de faire rapport à la prochaine session sur l'état d'avancement de la mise en oeuvre de ces recommandations.