



**CONFERENCE EUROPEENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS
CONSEIL DES MINISTRES**

Conseil des Ministres

**CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS SUR LA LUTTE CONTRE
LA DELINQUANCE ET LA FRAUDE DANS LES TRANSPORTS**

Ce document et ces Conclusions et Recommandations ont été adoptées par le Conseil des Ministres réuni à Lisbonne les 29 et 30 mai 2001.

JT00109432

Document complet disponible sur OLIS dans son format d'origine
Complete document available on OLIS in its original format

TABLE DES MATIERES

1.	INTRODUCTION ET GENERALITES	3
2.	SYNTHESE DES CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS CONTENUES DANS LES DEUX RAPPORTS ACHEVES	4
2.1.	Rapport sur le vol de marchandises et des véhicules transportant des marchandises	4
2.2.	Rapport sur l'amélioration de la sécurité des véhicules dans le transport de marchandises par route	6
3.	THEMES A L'ETUDE.....	8
3.1.	Immigration clandestine	8
3.2.	La fraude dans les systèmes de transit.....	9
3.3.	Délinquance et fraude dans les chemins de fer/sécurité dans le transport de passagers	12
3.4.	EUCARIS.....	12
4.	CONCLUSIONS A L'INTENTION DES MINISTRES.....	14

1. INTRODUCTION ET GENERALITES

Le Conseil des Ministres de la CEMT, lors de ses réunions de Berlin en avril 1997 et Varsovie en mai 1999, a adopté les Résolutions 97/2 et 99/3 sur la délinquance et la fraude dans les transports. Dans sa résolution de 1999, il a demandé au Comité des Suppléants de créer les structures et les méthodes appropriées afin que la CEMT puisse contribuer à la lutte contre la fraude et la délinquance à travers des actions ciblées sur les problèmes particuliers mentionnés, et de faire à nouveau rapport sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre des recommandations contenues dans les Résolutions.

Un **Groupe d'orientation multidisciplinaire sur la lutte contre la délinquance et la fraude dans les transports**, réunissant des représentants de diverses origines (police, ministères des transports, douanes, assurances, industrie, etc.) a été constitué à l'automne 1999 avec pour objectifs de :

- formuler des propositions sur la façon dont la CEMT peut efficacement contribuer à la mise en œuvre des deux Résolutions sur la délinquance et la fraude dans les transports ;
- proposer des priorités pour les travaux de la CEMT, conformément aux décisions des Ministres ;
- guider les projets spécifiques qui doivent être entrepris.

Le Groupe a identifié les priorités immédiates suivantes :

- entreprendre des travaux pour réunir et rendre disponibles des informations comparables sur la délinquance et la fraude dans les transports, en mettant plus particulièrement l'accent sur le vol de véhicules et de marchandises (pour la CEMT, l'aspect essentiel est le vol de véhicules de marchandises), les agressions de chauffeurs et les données sur la fraude dans les systèmes de transit.
- voir comment des dispositifs antivol et des systèmes de communication, notamment lorsqu'ils permettent un repérage et un suivi en temps réel des véhicules et des wagons, peuvent être introduits ;
- mettre à jour le manuel IRU/CEMT sur les dispositions en matière de stationnement, en l'améliorant chaque fois que possible.

On trouvera dans le présent document un résumé des travaux effectués à ce jour sur ces questions, un compte rendu sur d'autres thèmes actuellement à l'étude et une demande d'éléments d'orientation quant aux prochaines étapes à entreprendre.

2. SYNTHÈSE DES CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS CONTENUES DANS LES DEUX RAPPORTS ACHÉVÉS

2.1 Rapport sur le vol de marchandises et des véhicules transportant des marchandises

Conclusions

1. Le rapport [CEMT/CM(2001)19] a été établi sur ce thème, en application du mandat donné par les Ministres des transports à Varsovie en 1999 appelant à ce "qu'un travail soit poursuivi pour obtenir et rendre disponibles des informations comparables sur la délinquance et la fraude dans les transports (y compris des définitions et des concepts harmonisés)". L'objectif poursuivi était d'analyser les informations existantes relatives au vol de marchandises et de véhicules en Europe et de réfléchir à l'amélioration éventuelle tant des données que des méthodes utilisées.
2. Des contacts ont été pris par l'intermédiaire des Ministères des transports qui ont aiguillé les recherches vers d'autres administrations, telles que les Ministères de l'intérieur. La majorité des informations disponibles sont conservées par les autorités de police ou les services statistiques des Ministères de l'intérieur. Le rapport contient les données provenant de 23 pays.
3. Le rapport analyse les différentes méthodes utilisées en Europe et il démontre qu'il n'est pas simple de décrire de façon claire l'ampleur et la nature des vols de marchandises et de véhicules utilitaires commis en Europe parce que :
 - les informations recueillies au sujet du fait délictuel et du moment de sa survenance diffèrent d'un pays à l'autre et sont partant incomparables, étant donné que ces pays ont des lois ainsi que des pratiques et des traditions juridiques différentes et donnent à la notion de vol des sens différents ;
 - la diversité des systèmes nationaux de collecte des informations relatives au vol de véhicules et de marchandises ne facilite pas les études comparatives ;
 - les informations ne sont pas toujours rassemblées au niveau national ;
 - la plupart des systèmes nationaux ont été conçus dans un but d'exploitation pratique et non d'analyse ;
 - la répartition des véhicules en catégorie n'est pas uniforme et n'opère pas toujours de distinction entre les poids lourds et les autres véhicules de transport de marchandises ;
 - les données relatives aux vols de marchandises ne sont normalement pas rassemblées par les services qui collectent les données relatives aux vols de véhicules.
4. Les données disponibles révèlent malgré tout que les vols de marchandises et de véhicules constituent un problème dont le coût se chiffre en millions d'euros.
5. Dans certains pays, 1 pour cent des véhicules en circulation sont volés chaque année, ce qui représente plusieurs dizaines de milliers de véhicules utilitaires. L'évolution des chiffres dans le temps révèle que le problème s'aggrave dans beaucoup de pays : entre 1995 et 1999, sur 11 pays analysés, les vols de véhicules ont diminué dans deux pays, mais dans les autres ils ont augmenté de 21 pour cent en moyenne, avec des pointes allant jusqu'à 50 pour cent. Les chiffres montrent également que les taux de récupération des véhicules volés sont extrêmement variables.

6. Les principales cibles des voleurs de marchandises sont les matériels électriques et électroniques, les vêtements et les chaussures, les articles ménagers, les denrées alimentaires, les cigarettes et l'alcool. Toutefois il n'existe pas de données connues concernant la valeur des marchandises volées dans les véhicules au niveau européen. Les compagnies d'assurance et les associations professionnelles n'ont pas été en mesure de fournir des informations détaillées.
7. Il est clair que le vol de marchandises dans les transports fait perdre beaucoup d'argent au secteur privé. Ainsi, une initiative d'une association d'une vingtaine d'entreprises de haute technologie destinée à mesurer la valeur des marchandises volées a montré qu'entre septembre 1999 et décembre 2000 sur 150 affaires de vols, 25 pour cent étaient des cas de piraterie. Toutes les marchandises volées étaient des produits de haute valeur, principalement des ordinateurs et des périphériques, ou des téléphones mobiles. La valeur totale des pertes connues a été chiffrée à 32 millions d'euros.
8. Les autorités qui recueillent des données sur les vols de véhicules sont confrontées à deux problèmes essentiels, d'une part le problème général du manque de comparabilité des statistiques des délits et d'autre part la question spécifique de la catégorisation des véhicules et des facteurs de risques. Le premier est actuellement examiné par des statisticiens sous les auspices du Conseil de l'Europe et le second par Europol, qui tentent d'établir, à l'intention des pays Membres, un protocole fondé en partie sur les résultats de cette étude et qui engloberait les informations mentionnées ci-dessous et dans le rapport.
9. La coordination sur cette question entre les Ministères des transports et de l'intérieur reste peu développée.
10. Il existe d'autres sources d'information sur le vol de marchandises et de véhicules, qu'il n'a pas été possible de pleinement exploiter pour ces travaux. Il semble notamment que les compagnies d'assurance disposent de données, mais celles-ci ne sont ni agrégées ni largement disponibles.
11. Dans la plupart des pays, le vol de véhicules et de marchandises n'apparaît pas comme une question prioritaire et peu de ressources sont allouées à la collecte et à l'analyse des données à ce sujet. La même remarque vaut au niveau international.

Recommandations

1. La collecte et l'analyse d'informations sont indispensables pour lutter contre la délinquance et la fraude dans les transports. La compilation régulière et l'amélioration progressive des données sont nécessaires pour mieux comprendre l'ampleur et la nature du problème et élaborer des stratégies pour y faire face. Des ressources doivent être allouées à ces activités.
2. Il est nécessaire d'améliorer progressivement la comparabilité des données disponibles. A cet effet, deux "couches" d'information sont requises : la première concerne la catégorisation et l'identification des véhicules, et l'autre les catégories de marchandises volées et le lieu et les modalités du vol. Les définitions et catégories proposées dans le rapport [CEMT/CM(2001)19 - chapitre 5.2] devraient servir de base à un modèle normalisé de collecte de données pour l'enregistrement des vols de véhicules et vols de marchandises.
3. Dans chaque pays, des données utiles sont disponibles auprès de différentes sources (police, Ministère de l'intérieur, autorités chargées des transports, compagnies d'assurances) et il convient de resserrer les contacts et de renforcer la coordination entre ces sources au niveau national.

4. A l'échelon international, des organisations internationales comme Interpol et Europol sont les mieux à même de travailler à l'amélioration des données sur les vols de véhicules parce qu'elles sont les points de référence des autorités de police nationales. A moyen terme, elles devraient examiner la façon dont elles pourraient se charger de cette tâche.
5. A court terme, la CEMT devrait poursuivre ses travaux sur cette question en coopération avec d'autres autorités. Les données à ce niveau devraient être mises à jour dans deux ans.
6. Entreprises privées, chargeurs, transporteurs et compagnies d'assurances sont tous directement intéressés par le problème, et ils peuvent par ailleurs contribuer à une meilleure compréhension de la nature de l'activité délictueuse et à la recherche de moyens pour la combattre.

2.2 Rapport sur l'amélioration de la sécurité des véhicules dans le transport de marchandises par route

Le rapport [CEMT/CM(2001)20] a été préparé à titre de document de référence sur ce thème. Ses conclusions et recommandations peuvent être résumées comme suit :

Conclusions

1. La diversité et la sophistication des dispositifs antivol et systèmes après vol disponibles sur le marché augmentent rapidement ; il existe notamment de nouveaux dispositifs permettant le suivi des marchandises elles-mêmes tout au long de leur transport.
2. Un nombre croissant de véhicules de marchandises sont équipés de tels dispositifs, mais la criminalité visant les véhicules utilitaires continue néanmoins d'augmenter.
3. Il existe des obstacles à une introduction plus large de ces systèmes et équipements : les transporteurs sous-évaluent souvent les risques ; les constructeurs ne veulent pas les installer en série, les compagnies d'assurances n'accordent pas toujours de réductions de prime et il n'existe pas encore de normes techniques.
4. Il n'est pas possible d'évaluer l'efficacité par rapport à leur coût des équipements utilisés car on ne dispose pas d'éléments suffisants sur l'ampleur des délits ni sur la façon dont les équipements sont utilisés et fonctionnent.
5. L'installation de dispositifs antivol sur les véhicules et la mise au point de systèmes après vol ne sont qu'un aspect d'une stratégie plus générale de lutte contre la délinquance et la fraude dans le transport routier de marchandises. Une telle stratégie, pour produire des résultats, nécessite une coordination et la coopération de nombreux acteurs. Actuellement, cette coopération n'est pas largement développée.

Recommandations aux autorités responsables des transports :

1. Fixer des objectifs chiffrés de réduction de la délinquance et de la fraude visant les véhicules utilitaires, en coopération et coordination avec les autres autorités.
2. Créer des partenariats avec les autres autorités et acteurs -- notamment nommer au sein du Ministère un coordonnateur de la lutte contre la délinquance et la fraude.

3. Accélérer les travaux techniques entrepris au sein de la CEN et de la CEE/ONU, sur la normalisation des équipements de sécurité, le marquage des véhicules et des composants ainsi que ceux portant sur les exigences légales permettant d'équiper les véhicules lourds transportant les marchandises de dispositifs spécifiques de sécurité et sur les questions qui y sont liées, telles que l'accréditation d'organisations responsables des tests sur les normes internationales.
4. En coopération avec les associations d'opérateurs et la police, examiner les zones de stationnement pour les poids lourds sur les territoires nationaux, pour voir quelles mesures de sécurité supplémentaires sont nécessaires. Améliorer ces zones de stationnement et indiquer le degré de sécurité fourni, par exemple par un système de notation ou d'étoiles. Utiliser une telle évaluation pour améliorer la prochaine brochure conjointe CEMT-IRU sur les zones de stationnement pour camions en Europe.
5. Donner et répandre des conseils aux opérateurs, en coopération avec les associations d'opérateurs et la police, en particulier sur les itinéraires sûrs, les zones de stationnement à haute sécurité, les précautions à prendre et l'équipement nécessaire.
6. Solliciter la police et le Ministère de l'Intérieur pour obtenir davantage d'attention et de ressources pour surveiller, prévenir et résoudre la criminalité dans le transport de marchandises.
7. Etudier la possibilité d'introduire des incitations à ce que les véhicules de marchandises répondent à des normes minimales de sécurité au niveau international, en liaison avec le contingent multilatéral de la CEMT.
8. Suivre et soutenir les progrès de la technologie pour le suivi des marchandises elles-mêmes pendant le transport.

Recommandations aux autres autorités et acteurs

1. *Opérateurs :*
 - donner des conseils de sécurité aux chauffeurs, sur les risques encourus et sur les bonnes pratiques permettant d'obtenir une sécurité élevée ;
 - vérifier et contrôler les antécédents du personnel et des chauffeurs des entreprises auxquelles ils s'adressent ;
 - améliorer la sécurité dans les dépôts et les zones portuaires, par exemple en installant des circuits fermés de télévision et en informant les opérateurs.
2. *Industrie manufacturière :*
 - poursuivre le dialogue sur l'installation de dispositifs en série en ayant pour objectif d'améliorer le niveau de sécurité des véhicules.
3. *Industrie de l'assurance :*
 - utiliser leurs données et statistiques pour améliorer la diffusion des informations sur l'ampleur du problème ;
 - formuler des avis et directives sur les précautions d'usage et les équipements utiles à l'intention des opérateurs.

3. THEMES A L'ETUDE

3.1 Immigration clandestine

L'immigration clandestine est devenue un problème humanitaire de plus en plus dramatique. La découverte à Douvres en juin 2000 de 60 immigrés clandestins chinois, dont 58 étaient morts, dans un conteneur scellé a focalisé l'attention du public et du monde politique sur cette question.

L'immigration clandestine au Royaume-Uni est un problème particulier qui s'est traduit par un certain nombre de mesures. Le Gouvernement britannique a introduit une nouvelle loi sur l'immigration et le droit d'asile (Immigration and Asylum Act (1999)), prévoyant de fortes amendes à l'encontre des transporteurs qui pénètrent sur le territoire britannique avec à leur bord des immigrés clandestins. Cette mesure, en vigueur depuis le 3 avril 2000, s'applique à tous les modes de transport, et le montant de l'amende est de 2 000 £ par passager clandestin.¹

Les transporteurs, essentiellement par l'intermédiaire de l'IRU et de leurs fédérations nationales de transport routier, ont lancé une campagne auprès de leurs membres pour les inciter à prendre davantage de précautions et ils ont diffusé des directives (Renewed IRU information on the UK Law and its application, Genève, 24 janvier 2001)². Ils ont également marqué avec vigueur leur opposition au renforcement de la responsabilité des transporteurs, telle que prévue par la loi. Ils ont notamment exprimé leurs vives préoccupations au sujet de la clause stipulant qu'il était indifférent de savoir si une personne prétendument responsable savait ou soupçonnait qu'un immigrant clandestin était dissimulé dans le véhicule de transport entrant sur le sol britannique (art. 35, alinéa 7). Les chemins de fer ont également protesté avec force contre ces amendes automatiques. L'industrie des transports s'inquiète également des effets pervers de la loi - c'est-à-dire du risque qu'un opérateur découvrant un immigrant clandestin renonce à livrer la personne aux autorités.

Le Gouvernement français a demandé un rapport au Conseil national des transports (CNT), qui est son organisme consultatif pour les transports, sur le problème particulier de l'immigration clandestine vers le Royaume-Uni depuis la France, et plus particulièrement sur le trafic clandestin via Calais (Rapport sur la question des clandestins dans les transports, Paris, 22 décembre 2000)³. A la suite de cette initiative, un certain nombre de mesures préventives ont été mises en place et le nombre d'immigrants clandestins atteignant le Royaume-Uni depuis la France via Calais a baissé.

L'UE a mis en place une procédure de consultation pour voir s'il serait possible d'introduire une certaine coordination quant au niveau des amendes dans l'ensemble de l'Union.

La situation au Royaume-Uni concentre plus particulièrement l'attention, mais des problèmes se posent également dans d'autres pays d'Europe occidentale et d'Europe centrale et orientale, notamment en Russie. Bien que l'attention soit focalisée sur le transport routier, le rail et le transport maritime sont également touchés, alors que le transport aérien l'est peu.

1. Pour le transport par rail, elle est en vigueur depuis le 1er janvier 2001.

2. Cote du document : S2-S3/G2314/PKR (disponible sur demande auprès du Secrétariat).

3. Une synthèse a été établie et est disponible dans le document de séance N° 1 préparé pour la réunion du groupe de pilotage de la CEMT sur la lutte contre la délinquance et la fraude dans les transports, prévue à Paris le 15 mars 2001.

La Résolution N° 99/3 de la CEMT contenait deux demandes essentielles :

- aux affréteurs et transporteurs, de faire tout leur possible pour assurer la sécurité de leurs véhicules lors du chargement ou du stationnement ;
- aux autorités nationales, lorsque cela est nécessaire, d'instaurer des réglementations quant à la conduite des enquêtes ;

En ce qui concerne le premier point, la CEMT continue de travailler avec la profession et les autres acteurs pour améliorer la sécurité.

Concernant le deuxième point, il est clair que le secteur des transports ne peut être tenu responsable du problème de l'immigration clandestine. Poussé par un désespoir extrême, des personnes prennent d'énormes risques pour accéder à différents modes de transport, et il n'est pas possible pour les transporteurs ou autorités chargées des transports de l'empêcher à un coût raisonnable. La demande du côté des transporteurs est que lorsque des immigrants clandestins sont découverts, des réglementations nationales soient établies pour la conduite des enquêtes.

Le rôle que la CEMT pourrait avoir serait de continuer d'inviter les transporteurs à prendre toutes les précautions raisonnables pour se protéger eux-mêmes des utilisations illégales, et par ailleurs d'essayer de faire en sorte qu'aucune charge induite ne soit imposée au secteur.

3.2 La fraude dans les systèmes de transit

Le transit est une procédure douanière consistant à suspendre l'ensemble des droits de douane et taxes sur les marchandises, pendant que celles-ci sont transportées sur le territoire d'un Etat ou d'un certain nombre d'Etats appartenant à une union douanière.

S'agissant du transit dans les pays européens, il existe deux systèmes différents correspondant à cette définition générale : le premier, qui s'applique à tous les modes de transport, concerne les pays de la Communauté européenne, de l'AELE et, plus récemment du groupe de Visegrad (République tchèque, Hongrie, Pologne et République slovaque) et est connu sous le nom de **Transit communautaire** ; le deuxième, qui couvre un champ géographique plus vaste mais est limité au transport routier ou au transport multimodal dans lequel certains tronçons du voyage s'effectuent par la route, est connu sous le nom de système TIR (Transport International Routier).

Au début des années 90, les régimes de transit internationaux (TIR et communautaire) étaient menacés d'effondrement du fait de la fraude. Plus récemment, un effort énorme a été fait pour réduire cette fraude et au cours de la seconde moitié des années 90, les systèmes de contrôle douanier et la législation ont été renforcés et les procédures ont été adaptées et modernisées.

Systeme TIR

En vue de réduire les activités frauduleuses dans le cadre du régime de transit douanier TIR, les 64 Parties contractantes et l'industrie du transport routier international ont, depuis 1995, pris un grand nombre de mesures pour limiter la fraude douanière internationale tout en continuant dans le même temps d'assurer les facilités de la Convention TIR, notamment pour le transport routier et le commerce européen Est-Ouest. Ces mesures comprenaient notamment la mise en place d'un système de contrôle international EDI pour les carnets TIR, géré en coopération avec les associations nationales de transporteurs et l'Union internationale des transports routiers (SAFETIR). Aujourd'hui, plus de 80 pour cent des près de

2.8 millions d'opérations de transport TIR réalisées chaque année sont enregistrées et analysées de façon centralisée par le système.

Toutefois, afin d'assurer la pérennité du système TIR, des modifications plus profondes de son fonctionnement et des mécanismes de coopération et de contrôle gouvernementaux étaient nécessaires. Une première série d'amendements à la Convention TIR est entrée en vigueur au début de 1999 et comprenait un accès contrôlé au régime TIR, la transparence du fonctionnement du système de garantie internationale et la mise en place d'un organisme intergouvernemental de supervision, la Commission de contrôle TIR (TIRExB) à Genève. Une deuxième série d'amendements nombreux à la Convention TIR stipulant clairement les responsabilités juridiques et administratives des autorités douanières, des opérateurs de transport ainsi que des autres acteurs intervenant dans le régime TIR a été achevée par la CEE-ONU et le Comité de gestion TIR en 2000 et devrait entrer en vigueur dans l'ensemble des 64 Etats parties à la Convention vers la mi-2002.

Les travaux se poursuivent au sein de la CEE-ONU en vue de l'introduction de mécanismes de traitement informatique modernes dans le système TIR, sans modifier ses principes de base ni sa structure juridique et administrative. Avec la conclusion de cette révision stratégique du système TIR, peut-être au cours de l'année 2003, ce système de transit douanier mondial unique devrait être bien armé pour faire face aux défis futurs que devra relever le transport international, et il ne constituera plus une cible facile pour le crime organisé international.

Alors que le système de transit douanier TIR semble pour le moment sécurisé, l'attention doit se tourner vers d'autres maillons de la chaîne du transport international de plus en plus attaqués par le crime organisé, tels que la double facturation, les déclarations mensongères et l'apparition de destinataires inexistantes ou de sociétés "d'un jour".

Pour améliorer les moyens de gestion des risques des autorités douanières, des associations privées et des prestataires internationaux de garantie du système TIR, il est également indispensable à l'avenir que les autorités douanières, la TIRExB de même que les prestataires internationaux de garantie TIR (assureurs) mettent en commun leurs connaissances et leurs données à l'échelon international. Une gestion efficace des risques n'est pour le moment pas possible à l'échelon international du fait des réglementations nationales en matière de protection des données et du souci des assureurs et autres acteurs privés de protéger leurs secrets commerciaux.

Transit communautaire

Comme cela a été dit dans l'introduction, le transit communautaire est utilisé pour le transport de marchandises à l'intérieur de la Communauté Européenne et consiste à y suspendre les droits de douane et taxes sur les marchandises. Le même système est aussi utilisé pour le transport de marchandises entre la Communauté et d'autres pays qui sont parties contractantes de la Convention de Transit Communautaire.

Le transit communautaire a beaucoup de similitudes avec le régime TIR et a connu une fraude à grande échelle analogue qui a conduit à des pertes substantielles pour les budgets nationaux et communautaire. Pour y faire face, une réforme du transit a été lancée par le Plan d'Action pour le Transit en Europe de la Commission Européenne en réponse aux recommandations de la Commission d'enquête du Parlement Européen sur le système de transit communautaire.

D'importants efforts ont également été faits pour améliorer le système de transit communautaire. La réforme couvre trois domaines:

Réforme juridique. Les réglementations communautaire et la Convention sur le Transit Communautaire ont été revues pour clarifier et renforcer les règles de transit au bénéfice à la fois des douanes et du commerce. Elles visent, en particulier, à prévenir la fraude en ciblant les risques encourus par les opérateurs et les marchandises impliquées dans les opérations de transit. Les opérateurs doivent être autorisés par les autorités douanières, ils doivent répondre à des critères de fiabilité lorsqu'ils transportent des marchandises à haut risque et ils utilisent des procédures simplifiées. La plupart de ces dispositions entrera en vigueur le 1er juillet 2001.

Mesures opérationnelles. Les mesures législatives sont accompagnées de mesures opérationnelles destinées à améliorer la gestion et le contrôle des opérations de transit et d'améliorer la coordination entre les 22 administrations douanières concernées.

Informatisation. Le système de transit actuel, fondé sur le papier, est peu à peu remplacé par un système moderne informatisé. La mise en oeuvre du nouveau système a commencé en 2000 avec la participation de cinq pays et sera graduellement étendue sur les trois prochaines années, à la fois géographiquement et de manière opérationnelle, afin de couvrir l'ensemble du territoire.

Bien que l'on ait le sentiment que ces mesures ont été efficaces, il n'existe pas d'élément concret permettant de déterminer l'importance des améliorations obtenues.

Un des problèmes prioritaires du Groupe d'orientation de la CEMT concerne les données sur la fraude au transit. Toutes les administrations douanières ont leurs propres contrôles des opérations de transit sur la base d'une évaluation des risques et des contrôles ciblés. Pour cela, des données portant sur les risques connus ou suspectés doivent être disponibles pour les agents des douanes en activité, y compris par exemple des données sur les risques liés aux marchandises, leur origine, les opérateurs en cause et les modes de transport utilisés. Les données seront rassemblées et utilisées par les bureaux des douanes locaux mais aussi rassemblées, analysées et disséminées au niveau national. Les données sur les cas de fraude sont particulièrement importantes dans ce cas et elles seront aussi utilisées pour évaluer le succès des mesures prises pour prévenir la fraude et déclencher toute autre mesure nécessaire. Cette approche peut être étendue au niveau international et la Commission Européenne rassemble les informations sur la fraude au transit pour ces raisons.

La collecte et l'utilisation de données de transit est en premier lieu du ressort des administrations douanières au niveau local, national et international mais d'autres autorités et des secteurs du commerce peuvent contribuer utilement. Toutes les parties concernées devraient être encouragées à reconnaître l'importance de la tâche et à s'assurer qu'elle est menée à bien.

Conclusions

D'importantes améliorations ont été apportées au fonctionnement des régimes de transit et on peut penser que la fraude a été considérablement réduite. Mais il n'est pas encore possible de chiffrer l'ampleur de la fraude qui subsiste, et qui est semble-t-il très importante. Il reste nécessaire d'améliorer l'analyse et la compréhension de ce problème.

Comme indiqué, le sentiment est aujourd'hui que les mécanismes de fraude ont changé et que les points faibles juridiques et organisationnels de certains Etats sont devenus le champ d'action privilégié des fraudeurs.

Parmi ces problèmes nouveaux qui sont apparus, figurent notamment :

- Les procédures de dédouanement dans les entrepôts agréés
- Les problèmes liés à la création de sociétés fantômes ou "d'un jour"
- Les sous-facturations
- Les dissimulations de marchandises par fausse déclaration

Les solutions à ces problèmes passent par un renforcement, dans certains pays, des contrôles sur la constitution des sociétés et l'enregistrement des opérateurs commerciaux, par une participation plus active des exportateurs dans le choix des partenaires commerciaux, par des restrictions sur les procédures opérationnelles TIR à un nombre limité de bureaux de douane et par une meilleure circulation de l'information entre les secteurs public et privé sur la détection et la prévention de la fraude.

Il est proposé que la CEMT poursuive l'examen de cette question en se basant sur les informations reçues de la CEE/ONU et de la Commission Européenne.

3.3 Délinquance et fraude dans les chemins de fer/sécurité dans le transport de passagers

Pour les marchandises, les données disponibles, bien qu'entachées des mêmes insuffisances que celles relatives au transport routier, font apparaître une forte progression du vol de marchandises au cours des années récentes. Bien qu'impossible à prouver, la criminalité s'est déplacée, semble-t-il, de la route vers le rail.

De nombreuses compagnies de chemin de fer disposent de leurs propres forces de police spécialisées et COLPOFER est l'organisation internationale de police ferroviaire créée en 1980 pour fédérer ces forces. Consciente du problème de la sécurité dans les chemins de fer, l'UIC a créé en 1997 un groupe de travail et l'a intégré au sein de COLPOFER.

Actuellement les travaux portent essentiellement sur la sécurité des passagers. Une conférence mondiale sur ce thème a eu lieu à Madrid en octobre 2000 et a présenté les initiatives prises par les chemins de fer pour améliorer la sécurité des passagers.

La CEMT a été invitée par les Ministres en 1999 à examiner également les questions de sécurité dans le transport de passagers et il y a peut-être lieu d'engager une activité sur ce thème, en s'appuyant sur l'expérience des chemins de fer.

3.4 EUCARIS

EUCARIS est un réseau de télécommunications qui permet aux pays participants d'échanger des données sur les véhicules à moteur et les permis de conduire. Ce n'est pas un système central dans lequel il est possible de stocker puis ensuite de consulter les données. Le système EUCARIS en ligne permet de consulter les données sur les véhicules à moteur et les permis de conduire détenues dans les fichiers nationaux des pays eux aussi affiliés à EUCARIS.

Les autorités nationales chargées des immatriculations demeurent responsables de leurs propres immatriculations. Les données sont échangées dans le respect des règles européennes strictes régissant la protection de la vie privée.

EUCARIS non seulement participe à la prévention, à la détection et à la poursuite des violations des législations nationales, mais il contribue aussi à la tenue à jour et à l'exactitude des enregistrements nationaux sur les véhicules et les permis de conduire. L'échange rapide de données accroît l'efficacité, l'efficacité et l'exactitude des procédures administratives et des fichiers.

Actuellement, l'Allemagne, la Belgique, la Grande-Bretagne, le Luxembourg et les Pays-Bas sont parties au Traité EUCARIS. Dans ces pays, le traité est prêt à être ratifié par les parlements nationaux.

L'Irlande, l'Irlande du Nord, Gibraltar, Jersey, Guernesey et l'île de Man suivront bientôt. De plus, l'Estonie, la Hongrie, l'Islande, l'Italie, la Lettonie, la République tchèque et la Roumanie utilisent le système EUCARIS pour des applications limitées, telles que l'échange bilatéral et unilatéral d'informations sur les véhicules.

La Suède a présenté une demande officielle d'adhésion tandis que la Norvège, la Finlande et la Grèce ont fait part de leur intérêt quant à une possible participation dans un avenir proche.

Le point fort d'EUCARIS réside dans la rapidité de l'échange de données. Cela est essentiel pour lutter contre le vol de véhicules et la falsification des immatriculations et documents. Un échange rapide de données est possible car seuls de petits ensembles d'information sont transmis.

Pour les citoyens, l'utilisation du système EUCARIS signifie que les documents relatifs aux véhicules, les permis de conduire et les automobiles en provenance de l'étranger sont contrôlés avant réimmatriculation, ce qui permet de s'assurer que les documents et véhicules en provenance de l'étranger ne font pas l'objet d'un délit ou d'une fraude, lorsqu'ils sont utilisés dans le nouveau pays.

Compte tenu de ce qui précède, il est possible de dire que la mise en œuvre de la recommandation contenue dans la Résolution n° 99/3 sur la délinquance et la fraude dans le transport, selon laquelle "les pays devraient envisager leur adhésion au système EUCARIS" est en bonne voie.

4. CONCLUSIONS A L'INTENTION DES MINISTRES

Les éléments qui précèdent montrent que la délinquance et la fraude dans les transports sont un vaste thème, aux aspects multiples. Ils montrent également que le Ministère des transports n'est qu'un acteur, parmi bien d'autres, disposant de possibilités pour contribuer à réduire la délinquance et la fraude. A cette fin :

LES MINISTRES

1. **ONT PRIS NOTE** des rapports sur le vol de marchandises et des véhicules transportant des marchandises [CEMT/CM(2001)19] et sur l'amélioration de la sécurité des véhicules dans le transport de marchandises par route [CEMT/CM(2001)20].
2. **ONT PRIS NOTE** les progrès et problèmes dans la mise en œuvre des résolutions antérieures et notamment en ce qui concerne
 - les systèmes de transit
 - l'immigration clandestine
3. **ONT ENTERINE** les recommandations figurant dans les rapports achevés (voir la section 2 ci-dessus)
4. **ONT APPROUVE** de redoubler d'efforts pour lutter contre la délinquance et la fraude dans les transports en :
 - accélérant la mise en œuvre des deux Résolutions adoptées à la CEMT;
 - mettant en œuvre les recommandations contenues dans les nouveaux rapports;
 - améliorant la coordination et la coopération avec les autres autorités et acteurs concernés;
 - désignant un point de contact pour la coordination des activités des différents ministères sur ces questions;
5. **ONT APPROUVE** que la CEMT poursuive ses travaux sur ce thème, notamment en :
 - donnant suite aux recommandations spécifiques contenues dans les rapports
 - examinant les questions et répercussions du suivi électronique des marchandises
 - commençant à étudier la question de la sécurité des voyageurs.