



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.30/AC.2/2004/16  
5 août 2004

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

Comité de gestion de la Convention TIR de 1975  
(Trente-septième session, 14 et 15 octobre 2004,  
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 vingt-deuxième session**

**PARTICIPATION**

1. La Commission de contrôle TIR (TIRExB) a tenu sa vingt-deuxième session les 24 et 25 mai 2004 à Rome.
2. Les membres suivants étaient présents: M. M. Amelio (Italie); M. S. Bagirov (Azerbaïdjan); M. G.-H. Bauer (Suisse); M. R. Boxström (Finlande); M. O. Fedorov (Ukraine); M<sup>me</sup> Y. Kasikçi (Turquie); M. J. Marques (Communauté européenne); M<sup>me</sup> H. Metaxa-Mariatou (Grèce); M<sup>me</sup> N. Rybkina (Fédération de Russie).
3. L'Union internationale des transports routiers (IRU) a participé à la session en qualité d'observateur, conformément au paragraphe 5 de l'article 11 de l'annexe 8 de la Convention, sauf pour les débats dont il est question ci-dessous, au paragraphe 51. Elle était représentée par M. J. Aciri, Directeur du Système TIR.

## **ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR**

4. La Commission a adopté l'ordre du jour de la session établi par le secrétariat TIR (TIRExB/AGE/2004/22), moyennant l'ajout des questions suivantes au point 10 «Questions diverses»:

- Carnets TIR perdus ou volés;
- Convoyages douaniers en Ukraine;
- Délivrance de carnets TIR pour les tracteurs de semi-remorques;
- Restrictions à la distribution des documents;
- Modifications de la présentation du site Web de la TIRExB;
- Possibilité d'utiliser la procédure TIR quand une partie du voyage se fait par voie aérienne.

## **ADOPTION DU RAPPORT DE LA VINGT ET UNIÈME SESSION DE LA COMMISSION**

Documents: TIRExB/REP/2004/21draft; document informel n° 3 (2004)

5. Ayant pris en considération les observations présentées par ses membres et l'IRU (document informel n° 3 (2004)), la Commission a adopté le rapport de sa vingt et unième session (TIRExB/REP/2004/21draft) moyennant les modifications suivantes.

### Paragraphe 19

*Modifier* l'avant-dernière phrase de manière qu'elle se *lise*:

«La Commission a pris note du fait que la Cour européenne de justice avait récemment rendu un arrêt sur le rôle de l'association garante de l'Union européenne dans les procédures de demande de paiement.»

### Paragraphes 31 à 33

*Modifier* les paragraphes 31 à 33 de manière qu'ils se *lisent*:

«31. L'IRU a informé la Commission de l'état d'avancement de la procédure d'arbitrage engagée entre l'IRU et l'ancien groupement d'assureurs qui avait mis fin unilatéralement à l'assurance des carnets TIR à la fin de 1994, en raison de l'importance du nombre de demandes de paiement des autorités douanières. En novembre 1997, le tribunal d'arbitrage avait jugé que cette dénonciation du contrat d'assurance était abusive et illégale. En novembre 2003, le tribunal avait rendu sa sentence définitive: les demandes de paiement devaient être classées en diverses catégories; le groupement d'assureurs était tenu de régler les demandes de certaines catégories mais pas les autres.

32. Avec cette sentence du tribunal d'arbitrage, l'IRU espérait rencontrer les assureurs dans le courant de février 2004 pour régler les demandes au niveau national. Les premières informations que recevraient les autorités sur les effets de la sentence arbitrale seraient également présentées en février 2004.

33. On a fait remarquer que le tribunal d'arbitrage devait trancher la question des responsabilités de l'IRU et de l'ancien groupement d'assureurs à l'égard de l'exécution du contrat d'assurances dénoncé en 1994. Ses décisions ne concernaient ni les contrats de garantie conclus entre les associations garantes et les autorités douanières au niveau national, ni la validité des demandes de paiement des services douaniers. Il fallait donc s'attendre à une action devant les tribunaux nationaux s'il n'y avait pas consensus sur la légitimité de certaines réclamations.

33 bis. La Commission a pris note de ces informations en priant l'IRU de lui fournir de plus amples détails.».

#### Paragraphe 36

*Modifier* le titre qui précède ce paragraphe de manière qu'il se *lise*:

«NOMINATION DU SECRÉTAIRE TIR».

#### Paragraphe 37

*Modifier* le paragraphe 37 de manière qu'il se *lise*:

«37. Faute de temps, la Commission a décidé de remettre la question à sa prochaine session.».

6. Le texte révisé du rapport de la vingt et unième session de la Commission figure dans le document TIRExB/REP/2004/21.

## **PROBLÈMES ACTUELS DU SYSTÈME TIR**

### **Sécurité de la chaîne d'approvisionnement**

Document: Document informel n° 4 (2004)

7. La Commission a accueilli favorablement le document informel n° 4 (2004) établi par le secrétariat et mis à sa disposition pendant la séance, bien que cette parution tardive l'ait empêchée de l'examiner convenablement. Ce document donnait un premier aperçu de la nouvelle question de la sécurité de la chaîne d'approvisionnement et de ses effets éventuels sur la procédure TIR. Il devrait alimenter les délibérations et les réflexions futures de la Commission. Celle-ci a pris note du fait qu'après les événements du 11 septembre 2001 les gouvernements et les institutions internationales devaient surmonter de nouvelles difficultés, celles de la lutte efficace contre le terrorisme et de la prévention de nouveaux attentats, en particulier dans le domaine des transports. Soucieux de répondre à ce qu'ils considéraient comme une aggravation des risques et de protéger leurs intérêts nationaux, certains pays avaient pris des mesures unilatérales. Ils risquaient de déclencher une prolifération désordonnée d'initiatives unilatérales

débouchant sur de nouvelles procédures de contrôle aux frontières au détriment de la circulation des marchandises dans la chaîne internationale d'approvisionnement. C'est pourquoi la sécurité de la chaîne d'approvisionnement faisait l'objet d'examen très attentifs de la part de nombreux organes nationaux et intergouvernementaux. L'Organisation mondiale des douanes, en particulier, jouait un rôle de premier plan dans ce domaine. Pour l'instant pourtant, aucune institution n'avait proposé de solution globale au problème de la sécurité de la chaîne d'approvisionnement.

8. À ce propos, on s'est demandé comment la chaîne internationale d'approvisionnement pouvait avoir un effet sur la procédure TIR. En effet, le Système TIR actuel ne couvrait pas l'intégrité de cette chaîne. C'est pourquoi un nombre considérable de mesures et d'informations importantes concernant les démarches antérieures ou postérieures à la procédure TIR n'étaient ni intégrées ni documentées dans celle-ci. Tel était le cas par exemple de l'information concernant l'expéditeur et le destinataire, les modes de transport antérieurs et postérieurs à la procédure et les opérations de transport intermédiaire connexes, même si ces renseignements étaient disponibles dans les documents commerciaux et autres pièces (art. 19 de la Convention). À l'heure actuelle, la procédure TIR ne portait fondamentalement que sur les marchandises et l'opérateur qui les transporte au moment du contrôle.

9. La Convention ne donnait pas aux autorités de contrôle la possibilité d'appliquer des procédures de gestion intégrale des risques dans le cadre de la sécurité de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, notamment parce qu'on manquait d'information préalable sur les chargements. Or, la gestion des risques était un élément clef de la sécurité de la chaîne d'approvisionnement. C'est pourquoi il était indispensable, si l'on voulait améliorer encore cette gestion, de disposer d'informations sur la totalité de la logistique et de la chaîne d'approvisionnement avant que les marchandises n'arrivent au point de contrôle. L'efficacité de la procédure TIR serait compromise si ces informations n'étaient pas fournies puisque l'on s'intéressait de plus en plus au niveau national et au niveau international à la sécurité de la chaîne d'approvisionnement.

10. La Commission a procédé à un échange de vues préliminaire sur ce qu'il faudrait faire pour que la procédure TIR contribue à la sécurisation de la chaîne d'approvisionnement. Elle a estimé que les initiatives suivantes pourraient concourir à la réalisation de cet objectif:

- Fournir des informations à l'avance sur les chargements aux fins de l'évaluation des risques;
- Informatiser la procédure TIR (projet «e-TIR»);
- Introduire des scelléments douaniers ultra-sûrs dans le cadre de la procédure TIR;
- Prendre des mesures strictes de contrôle au bureau des douanes de départ et prévoir notamment la présence d'agents des douanes lors du chargement des véhicules routiers ou des conteneurs;
- Mettre rigoureusement en œuvre les dispositions de la Convention régissant l'approbation des véhicules routiers chargés de transporter les marchandises sous scellés et le contrôle de l'accès à la procédure TIR.

On a également fait observer que la Convention contenait des dispositions qui répondaient déjà aux exigences de la sécurité, au niveau par exemple du contrôle de l'accès du numéro de titulaire unique de la sécurité des véhicules et de la sûreté matérielle des carnets TIR, SafeTIR et CUTE-Wise. Une communication de l'IRU sur le sujet serait la bienvenue pour alimenter la suite des débats à la prochaine session.

11. La Commission a souligné qu'il était extrêmement important de ne pas aller contre la facilitation du transport international en cherchant à améliorer la sécurité de la chaîne d'approvisionnement. Elle a constaté que certaines des questions mentionnées ci-dessus, par exemple celle des scellements douaniers ultra-sûrs, étaient déjà à l'étude au Groupe de travail de la CEE des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30); elle a demandé au secrétariat de rédiger un nouveau document sur la question à l'intention de l'une de ses prochaines sessions, en tenant compte des considérations formulées par le WP.30.

### **Formation du personnel douanier**

Document: document informel n° 5 (2004)

12. La Commission a accueilli favorablement le document informel n° 5 (2004) établi par le secrétariat, qui présentait l'analyse des activités de formation menées par la TIRExB entre 1999 et 2004 et contenait des propositions pour en améliorer l'efficacité. Elle a rappelé que selon l'article 10 de l'annexe 8 de la Convention, elle avait pour mission d'«appuyer la formation du personnel des autorités douanières et des autres parties intéressées concernées par le régime TIR». Elle devait donc concourir à l'identification des besoins en la matière et soutenir l'action entreprise par d'autres pour former et éduquer le personnel ayant à appliquer la procédure TIR. Il ne lui appartenait ni de se charger à la place des autorités nationales compétentes d'assurer la formation au système TIR ni de financer cette formation.

13. La Commission a cependant constaté avec préoccupation que les activités nationales de formation laissaient beaucoup à désirer dans certaines Parties contractantes. La preuve en était que le secrétariat TIR recevait de temps à autre des questions simples sur les aspects élémentaires de la procédure TIR et des plaintes visant des fautes évidentes commises par des agents douaniers s'occupant directement sur le terrain de l'application de la procédure en question et chargés notamment de remplir et de tamponner les carnets TIR, d'apposer les scellements douaniers, etc.

14. La Commission a jugé qu'elle pouvait améliorer cette situation en prenant les mesures suivantes:

- Attirer l'attention des directions générales des douanes et des points de contact TIR douaniers sur la nécessité d'organiser et de mener des activités permanentes de formation au système TIR à l'intention des agents nationaux, et de signaler les erreurs les plus courantes de ces agents;
- Diffuser davantage la documentation existant déjà et susceptible de faciliter la formation au système TIR – par exemple le Manuel, ou l'exemple de carnet TIR correctement rempli – et des illustrations des techniques optimales;

- Élaborer une nouvelle documentation concrète pour soutenir la formation, par exemple des instructions expliquant pas à pas comment remplir le carnet TIR.

15. Pour ce qui est de la documentation didactique, la Commission a estimé que les administrations des douanes qui s'étaient acquies une expérience considérable dans l'application de la Convention TIR pouvaient faire connaître leurs instructions techniques internes concernant l'application pratique de la Convention. Les membres de la Commission ont donc été invités à présenter les listes de vérification de leur pays respectif. Une fois qu'on en disposerait, ces instructions pourraient aider à la préparation d'exemples illustrant les techniques les plus recommandables, exemples qui seraient traduits en plusieurs langues et diffusés auprès des Parties contractantes ayant des besoins en matière de formation. On a également fait remarquer qu'il serait utile de publier non seulement des illustrations des pratiques optimales recommandables mais aussi des exemples des erreurs les plus courantes.

16. La Commission a insisté sur le fait que la formation des agents des douanes était une question décisive pour les pays qui venaient d'adhérer à la Convention TIR. Il était donc indispensable que cette formation soit dispensée par des experts douaniers qualifiés, issus par exemple de la TIRExB ou du secrétariat TIR, éventuellement en collaboration avec des experts des milieux du transport. La Commission a également fait remarquer que la formation des agents des douanes pouvait également être prioritaire dans les Parties contractantes plus anciennes dont l'expérience de l'application de la Convention risquait de perdre de sa pertinence.

17. La Commission a pris note d'un projet d'examen constitué de questions sur les dispositions clefs de la Convention (voir l'annexe au document informel n° 5 (2004)). Elle y a vu un instrument utile pour évaluer les connaissances de tous les agents s'occupant du système TIR, des points de contact au personnel local. Les membres de la Commission ont été invités à étudier ce projet, à envoyer leurs observations et à suggérer éventuellement d'autres questions. Le projet devait être complété par une liste de réponses et l'explication des réponses correctes. La Commission a estimé que certaines des questions envisagées pourraient servir à constituer un fichier de questions fréquentes sur le site Web du Système TIR.

18. La Commission a envisagé la création de modules de formation en ligne à l'intention des agents des douanes. L'IRU l'a mise au courant de l'expérience qu'elle avait acquise dans la formation de tous les intervenants depuis 1995 et de son projet d'élaborer un dossier d'enseignement à distance. Selon elle, la formation sur ordinateur pouvait offrir une solution à condition que sa clientèle soit clairement définie. Il fallait aussi être très attentif à l'actualisation des moyens employés. L'IRU a aussi attiré l'attention de la Commission sur la nécessité d'éviter les doubles emplois dans ce domaine. La Commission a jugé qu'il fallait au départ entreprendre des activités demandant moins de temps, comme celles indiquées ci-dessus. Il fallait aussi étudier d'autres solutions, par exemple la formation en ligne, et leurs incidences sur le budget de la TIRExB.

## **PRÉVENTION DE LA FRAUDE DOUANIÈRE À L'INTÉRIEUR DU SYSTÈME TIR**

### **Coopération avec les autres organisations internationales compétentes**

Document: Document informel n° 6 (2004)

19. La Commission a été informée que le secrétariat TIR avait participé à la session de mars 2004 du Comité de la lutte contre la fraude de l'OMD, où il avait fait un exposé sur la sécurité dans la procédure TIR. Deux domaines précis avaient été proposés à la coopération de l'OMD:

- Des échanges informels d'informations et de renseignements entre organes compétents, tels que l'Office européen de lutte antifraude (OLAF), l'OMD, l'IRU, la CEE, etc.;
- L'adoption d'une résolution tendant à mieux définir la fraude dans les divers régimes de transit.

La Commission a pris note du fait que l'OMD était saisie de ces questions et a décidé d'y revenir elle-même dès qu'elle aurait reçu une réponse de celle-ci.

20. La Commission a rappelé qu'elle avait décidé à sa vingtième session d'écrire aux directions générales des douanes pour leur demander de plus amples informations sur les procédés de fraude propres au système TIR que les administrations nationales de police avaient découvertes ou analysées, et qu'elle avait prié le secrétariat de préparer le questionnaire correspondant (TIRExB/REP/2004/20, par. 12). Suite à cette demande et après consultation avec les membres, le secrétariat avait rédigé puis transmis en avril 2004 le questionnaire aux directions générales des douanes (document informel n° 6 (2004)). La date limite de réponse avait été fixée au 1<sup>er</sup> juin 2004.

21. Le secrétariat a informé la Commission qu'il n'avait reçu pour l'instant que peu de réponses à ce questionnaire. Ces réponses pourtant, dont certaines étaient très abondantes, montraient déjà à l'évidence qu'on tirerait de l'opération des enseignements intéressants méritant d'être approfondis. Il ressortait des réponses de certaines Parties contractantes que le questionnaire avait exigé le concours de plusieurs services des douanes ou de la police, et les Parties contractantes devraient considérer la date limite du 1<sup>er</sup> juin comme simplement indicative. Le secrétariat avait l'intention de prendre note de réactions aussi nombreuses que possible, mais il aurait souhaité que les Parties contractantes qui ne pouvaient pas respecter le délai l'avisent qu'elles répondraient plus tard pour qu'il puisse en tenir compte.

### **Vols de camions et de marchandises couverts par un carnet TIR**

Document: Document informel n° 7 (2004)

22. La Commission a examiné le document informel n° 7 (2004), de l'IRU sur les vols de camions et de marchandises couverts par un carnet TIR. Selon ce document, 800 cas environ de vols et de vols à main armée avaient été signalés entre 1995 et 2003. Le phénomène était passé par son point culminant vers la fin des années 90 et s'était stabilisé en 2002-2003. L'IRU a attiré l'attention sur une tendance intéressante: les vols se produisaient plus souvent dans les pays où

les véhicules routiers étaient soumis à des contrôles stricts. Cela tenait peut-être au fait qu'il était dans ces pays plus difficile de frauder les douanes en utilisant des documents contrefaits, inexacts, etc. Le seul procédé restant était alors le vol simple ou le vol à main armée.

23. La Commission a procédé à un échange de vues sur l'éventualité d'un schéma commun observable parmi les vols, pour arriver à la conclusion qu'il n'y en avait pas et que chaque cas se présentait différemment. Il y avait par exemple des cas de vols dus à la négligence du titulaire et des personnes agissant en son nom, ou même avec la complicité directe de ces personnes (se prétendant victimes d'un crime). Mais il y avait aussi des cas où les transporteurs avaient perdu non seulement les marchandises mais aussi leur camion, et avaient bel et bien été victimes d'un crime.

24. La Commission a jugé que les organes compétents en cette matière étaient la police et les ministères des transports plutôt que les autorités douanières. Celles-ci ne pouvaient qu'attirer l'attention des autres administrations sur le problème et faire des recommandations. Parallèlement, l'industrie du transport routier (l'IRU et les associations nationales) pouvait jouer un rôle important dans la prévention des vols, par exemple en alertant les opérateurs de transport, en recommandant des itinéraires et des lieux de stationnement sûrs, des horaires de repos, des numéros de téléphone d'urgence, etc. (voir document informel n° 7 (2004)). La Commission s'est félicitée des efforts ainsi entrepris pour stabiliser la situation par l'IRU avec les autorités de douane et de police de l'un des pays les plus touchés par le phénomène. Elle a décidé de revenir sur cette question si besoin était à l'une de ses futures sessions.

#### **Application de la partie II de l'annexe 9 de la Convention TIR (habilitation des personnes physiques et morales à utiliser des carnets TIR)**

Documents: Documents informels n°s 8 (2004) et 12 (2004).

25. La Commission a rappelé le débat qu'elle avait tenu à propos du projet de questionnaire sur l'application de la deuxième partie de l'annexe 9 de la Convention TIR au niveau national (TIRExB/REP/2004/21, par. 21). Prenant en considération ses observations, le secrétariat avait modifié le questionnaire et l'avait diffusé auprès des administrations des douanes et des associations garantes nationales des Parties contractantes. Il avait fixé au 15 juin 2004 la date limite de réponse. La version finale du questionnaire était reproduite dans le document informel n° 8 (2004).

26. La Commission a également examiné le document informel n° 12 (2004) contenant des extraits de documents anciens publiés en 1999 et 2000 contenant des propositions d'application normalisée de l'article 38 et de la deuxième partie de l'annexe 9 de la Convention. La Commission a en particulier cerné deux questions qui pouvaient alimenter ses délibérations sur ce point:

- Les opérations de transport avec utilisateurs multiples («sous-traitants») dans le cadre du régime TIR;
- L'application harmonisée de l'article 38 de la Convention.

27. Après un bref échange de vues, la Commission a décidé d'attendre les résultats du questionnaire sur l'application de la deuxième partie de l'annexe 9 de la Convention (voir ci-dessus par. 25) pour revenir sur la question.

### **Propositions de l'IRU sur la prévention et la répression de la fraude douanière dans le Système TIR**

Document: Document informel n° 19 (2003)

28. La Commission a décidé de reprendre l'examen du document informel n° 19 (2003) dès que les résultats du questionnaire sur les procédés de fraude TIR et l'application de la deuxième partie de l'article 9 de la Convention seraient disponibles (voir par. 20 et 25 ci-dessus et respectivement).

### **SURVEILLANCE DU FONCTIONNEMENT DU SYSTÈME DE GARANTIE TIR**

#### **Statistiques relatives aux demandes de paiement des autorités douanières**

29. La Commission a été informée par l'IRU de l'état actuel des notifications et des demandes de paiement, à savoir:

- 2 425 notifications et notifications préalables avaient été reçues entre le 1<sup>er</sup> janvier 2004 et le 29 avril 2004;
- 8 347 demandes de paiement en instance au 29 avril 2004 concernaient à la fois l'ancien et le nouveau groupement d'assureurs;
- Entre le 1<sup>er</sup> janvier 2004 et le 29 avril 2004, 59 dossiers avaient été réglés par paiement des montants réclamés; 111 avaient été classés sans règlement, soit par classement administratif soit par décision judiciaire.

30. L'IRU a également informé la Commission que dans la période allant du 1<sup>er</sup> janvier au 29 avril 2004, 3 173 demandes de réconciliation avaient été transmises, dont 1 555 (49 %) avaient reçu une réponse; le temps de réponse moyen était de 19 jours. Cela marquait une amélioration par rapport à 2003 (39 % et 28 jours). Cependant, selon l'IRU, 1 % seulement des transports TIR achevés étaient signalés au système SafeTIR dans les 24 heures.

#### **Ancien groupement d'assureurs**

Document: Document informel n° 13 (2004)

31. Comme la Commission l'en avait priée à sa vingt et unième session (TIRExB/REP/2004/21, par. 33), l'IRU a expliqué en détail la sentence définitive du tribunal d'arbitrage du 16 décembre 2003. Le tribunal y avait défini la procédure d'examen de tous les dossiers individuels. Il en était résulté le classement en trois catégories des dossiers encore en instance:

- i) Dossiers pour lesquels la garantie de l'assureur était confirmée, dans les cas où les contestations étaient rejetées par une décision judiciaire définitive confirmant la légitimité de la demande;
- ii) Dossiers frappés de forclusion pour lesquels les délais impartis par la Convention TIR (art. 11) pour la notification et la présentation des demandes de paiement aux associations garantes nationales n'avaient pas été respectés et pour lesquels ne pouvait s'exercer ni la garantie des associations ni, a fortiori, celle des assureurs;
- iii) Dossiers pour lesquels les assureurs avaient été exonérés de toute obligation et pour lesquels l'IRU (et ses associations membres) devaient assumer la gestion et les conséquences financières des affaires, si la légitimité des demandes de paiement était établie et confirmée par les juridictions locales compétentes.

32. L'IRU a également présenté les statistiques des demandes présentées par les services douaniers à l'ancien groupement d'assureurs, à savoir:

- Nombre de dossiers ouverts relevant du contrat de l'ancien groupement d'assureurs: 6 205;
- Nombre de dossiers classés (avec ou sans paiement) entre le 5 décembre 1994 et le 25 avril 2004: 3 993;
- Nombre de dossiers pour lesquels la garantie des assureurs avait été confirmée dans les cas où les objections avaient été rejetées par une décision judiciaire définitive confirmant la légitimité de la demande: 1 500;
- Nombre de dossiers frappés de forclusion pour lesquels aucune garantie ne pouvait s'exercer: 228;
- Nombre de dossiers pour lesquels les assureurs étaient dégagés de toute obligation: 484.

33. D'après l'IRU, ces chiffres montraient que, grâce aux efforts que ses membres et elle-même avaient déployés, 3 993 dossiers avaient été réglés pendant la longue période d'arbitrage; cela concernait tous les pays dans lesquels des demandes avaient été présentées. Ce succès ne devait pas être sous-estimé. Tous les dossiers qui pouvaient être réglés l'avaient été pendant les 10 années écoulées et ils étaient maintenant classés. Quant aux dossiers encore en suspens, l'IRU a rappelé que leur validité était contestée depuis le tout début par les associations garantes, l'IRU et les assureurs, conformément aux procédures habituelles. Les preuves qui auraient permis de faire jouer la garantie étaient aussi absentes aujourd'hui qu'à l'époque.

34. Quant aux dossiers toujours en suspens ou non réglés, leur validité devait être démontrée:

- Soit par une décision administrative classant toutes les affaires dans lesquelles, selon la Convention TIR, selon l'application constante qui en a été faite pendant 50 ans et selon la jurisprudence des juridictions les plus élevées de plusieurs pays, aucun montant ne devait être payé par les divers éléments de la chaîne garantie;

- Soit par la saisine des tribunaux compétents qui confirmeront en toute égalité et toute impartialité, leur validité aux associations garantes agissant en qualité de caution, s'ils ne sont pas rejetés pour les motifs juridiques invoqués par les éléments de la chaîne des garanties;
- Soit par une solution globale définie dans les accords appropriés.

35. La Commission a pris note de ces informations. On a fait remarquer que des demandes intéressant l'ancien groupement d'assureurs étaient encore à l'examen et que le système de garantie TIR devrait fonctionner de manière que de telles situations ne se reproduisent plus. La Commission a également été informée que la Commission européenne avait engagé une action en justice contre deux de ses États membres qui avaient suspendu les procédures judiciaires contre leurs associations garantes nationales en attendant l'issue de la procédure d'arbitrage. Les premiers résultats du procès étaient attendus pour la fin de 2004.

### **Fonctionnement du système de garantie**

Documents: TRANS/WP.30/2004/1; TRANS/BUR.2003/4 et 11

36. La Commission a rappelé que l'une de ses fonctions consistait à surveiller le fonctionnement du système de garantie TIR. La question semblait revêtir une grande importance aux yeux des Parties contractantes puisqu'elle avait été récemment soulevée devant plusieurs instances intéressées par le Système TIR:

- Le séminaire régional de formation TIR tenu à Moscou les 2 et 3 octobre 2003 avait conclu qu'il fallait continuer de donner des éclaircissements sur le système de garantie (TRANS/WP.30/2004/1, par. 29). L'IRU s'était déclarée prête à fournir toutes informations nécessaires sur le fonctionnement de ce système et elle avait été priée de communiquer au Groupe de travail pour éclaircissements complémentaires et examen plus approfondi, les données et les chiffres qu'elle avait présentés au séminaire (id., par. 25);
- Le Bureau du Comité des transports intérieurs, ayant pris connaissance du document TRANS/BUR.2003/4 communiqué par l'IRU, avait souhaité recevoir des explications complémentaires sur les risques auxquels étaient exposés l'IRU et les assureurs en ce qui concernait la gestion du système de garantie (TRANS/BUR.2003/11).

37. Cela étant, la Commission a demandé à l'IRU de faire un exposé sur la structure et les modalités de fonctionnement du système de garantie actuel. Appelaient en particulier de nouveaux éclaircissements d'une part les rapports entre les partenaires clefs de la chaîne internationale de garantie TIR (IRU, assureurs nationaux et internationaux, associations) et d'autre part les différences éventuelles entre les notions de «garantie» et de «caution» qui avaient paru importantes à l'IRU. À ce propos, la Commission a également pris note du fait que la Cour européenne de justice avait récemment rendu deux arrêts (n° C-266/01 du 15 mai 2003 et n° C-78/01 du 23 septembre 2003) concernant l'interprétation des garanties TIR, arrêts qui pourraient alimenter de nouveaux débats.

## **RÉÉLECTION PARTIELLE EN CAS DE DÉMISSION D'UN MEMBRE DE LA TIRExB**

Document: Document informel n° 2 (2004)

38. La Commission a examiné le document informel n° 2 (2004) rédigé par le secrétariat qui présentait des projets de décision visant à régler des questions qu'elle avait elle-même soulevées. Elle s'est dite satisfaite de ces propositions mais a jugé qu'elle devait adopter une démarche plus simple et plus directe. C'est pourquoi elle a invité le secrétariat à rédiger un autre document informel pour sa prochaine session en juin 2004, session à laquelle seraient élus en même temps des membres et des suppléants, ce qui éviterait d'avoir à tenir des élections partielles si une vacance venait à se produire.

## **NOMINATION DU SECRÉTAIRE TIR**

Document: Document informel n° 30 (2003)

39. La Commission a rappelé l'avis juridique rendu par le Bureau des affaires juridiques de l'ONU de New York à propos de la nomination du Secrétaire TIR (document informel n° 30 (2003)) ainsi que la demande formulée à sa session de septembre 2003 par le Comité de gestion TIR tendant à ce que les communications antérieures à cet avis soient rendues publiques (TRANS/WP.30/AC.2/71, par. 16). La Commission a pris note du fait que le Bureau des affaires juridiques de l'ONU avait informé le secrétariat que la correspondance en question ne pouvait être publiée puisqu'il s'agissait de documents internes de l'Organisation.

40. La Commission a constaté que la procédure de nomination du nouveau Secrétaire TIR avait suscité des inquiétudes parmi les Parties contractantes et compromis la qualité de ses travaux. Elle a estimé que la CEE aurait dû consulter le Comité de gestion TIR à ce propos et elle l'a donc prié de s'engager à ce qu'aucune décision ne soit prise, si une situation analogue devait se présenter à l'avenir, sans que le Comité de gestion ait été consulté. Certains membres ont estimé que la nomination du nouveau Secrétaire devait être approuvée par celui-ci.

## **CONVOYAGES DOUANIERS**

Document: Document informel n° 9 (2004)

41. La Commission a rappelé qu'en 2002 le secrétariat TIR avait fait une enquête auprès des administrations des douanes à propos des convoys douaniers (document informel n° 11 (2002)). À sa quatorzième session (17 et 18 juin 2002), elle avait pris note du fait que l'IRU devait faire une enquête sur l'attitude de l'industrie des transports à l'égard du convoi douanier en déclarant qu'il serait intéressant de comparer les résultats des deux opérations (TIRExB/REP/2002/14, par. 27). C'est pourquoi l'IRU a présenté le document informel n° 9 (2004) exposant les conclusions de son étude sur la question.

42. Au total, 57 transporteurs de neuf associations nationales avaient répondu au questionnaire. Il en ressortait que les pays où les convoys étaient les plus fréquents étaient les suivants: Bélarus (40 %), Fédération de Russie (30 %), Roumanie (7 %), Ukraine (7 %) et Pologne (5 %). La Commission a noté que le nombre de convoys en Pologne se réduirait considérablement après l'élargissement de l'Union européenne le 1<sup>er</sup> mai 2004.

43. Selon l'IRU, la raison principale des convois était que les droits et les redevances frappant les marchandises transportées étaient supérieurs à la limite de garantie TIR. Dans certains cas cependant, ce n'était pas cette considération qui était en jeu, mais la valeur commerciale des marchandises, ce qui ne semblait pas conforme aux dispositions de l'article 23 de la Convention.

44. D'une manière générale, l'enquête avait fait apparaître l'importance des dépenses que les opérateurs devaient exposer en cas de convoi obligatoire. Les principaux problèmes signalés étaient les suivants:

- Organisation du convoi par les entreprises autorisées (40 % des réponses);
- Obligation de stationner uniquement dans des parcs payants (50 % des réponses);
- Obligation pour le chauffeur de résider à un hôtel ou motel désigné, moyennant finances (14 % des réponses);
- Extrême longueur des temps morts: en moyenne 107 heures en Fédération de Russie, 48 heures au Bélarus, 42 heures en Ukraine, 33 heures en Pologne, 29 heures en Roumanie.

45. La Commission a pris note de ces informations.

#### **EXAMEN DU PROGRAMME DE TRAVAIL DE 2003-2004**

Document: TIRExB/REP/2003/19, annexe

46. La Commission a examiné son programme de travail de 2003 et 2004 (TIRExB/REP/2003/19, annexe); et elle y a repéré des activités de durée limitée déjà achevées (par exemple, l'élaboration d'un exemple de carnet TIR correctement rempli et l'étude des pratiques optimales du point de vue de l'efficacité de la communication entre les autorités douanières et les associations garantes nationales), ainsi que certaines activités en cours. Elle a constaté qu'un seul aspect de ce programme de travail n'avait pas été abordé, à savoir le point 10 (tenir le registre central en vue de la diffusion, aux Parties contractantes, des renseignements sur tous les règlements et procédures prescrits pour la délivrance des carnets TIR par des associations, dans la mesure où ils concernent les conditions et prescriptions minimales établies dans l'annexe 9). À ce propos, l'IRU a expliqué que les informations en question seraient présentées à la Commission dès qu'elle disposerait elle-même des conclusions de l'enquête sur l'application de la deuxième partie de l'annexe 9 de la Convention (voir ci-dessus, par. 25).

#### **QUESTIONS DIVERSES**

##### **Problèmes à la frontière turco-arménienne**

Document: Document informel n° 10 (2004)

47. La Commission a examiné une demande de l'Administration des douanes française qui demandait des explications sur les problèmes graves qu'avait rencontrés le titulaire français d'un carnet TIR à la frontière entre la Turquie et l'Arménie (document informel n° 10 (2004)).

Elle a appris que des raisons politiques faisaient que cette frontière n'avait pas été délimitée ni officiellement établie. Elle était donc fermée à toute circulation, transports TIR compris. Le Secrétaire TIR a été prié de porter cette information à l'attention de l'Administration des douanes française.

### **Élargissement de l'Union européenne**

48. La Commission a pris note de l'entrée le 1<sup>er</sup> mai 2004 de 10 nouveaux pays dans l'Union européenne et dans le Régime de transit communautaire: la République tchèque, Chypre, l'Estonie, la Hongrie, la Lettonie, la Lituanie, Malte, la Pologne, la Slovaquie et la Slovénie. En conséquence, la procédure TIR ne s'appliquait plus au transport entre chacun de ces 10 pays et les 15 membres anciens de l'Union. Cependant, le régime TIR restait en vigueur pour les transports internationaux entre l'ensemble de l'Union européenne et les 30 autres Parties contractantes à la Convention avec lesquelles un transport TIR pouvait être organisé.

49. La Commission a constaté avec satisfaction que, malgré l'élargissement considérable de l'Union européenne et l'évolution très profonde qu'avaient connue ses 10 nouveaux États membres, on n'avait signalé jusqu'à présent que quelques problèmes passagers liés au Système TIR. Ont été mentionnés en particulier les points suivants:

- Création d'une liste regroupant les personnes exclues de la procédure TIR en vertu de l'article 38 de la Convention;
- Retour en temps utile des volets n° 2 aux bureaux des douanes d'entrée, dont la plupart étaient situés dans de nouveaux États membres;
- Élaboration de la liste des bureaux de douane désignés pour l'accomplissement des opérations TIR;
- Application des restrictions imposées aux transports TIR des marchandises «à risque» dans le cadre de l'Union européenne.

### **Budget et plan des dépenses de la TIRExB pour l'exercice 2005**

Document: Document informel n° 11 (2004)

50. La Commission a rappelé qu'il fallait établir un projet de budget et un plan des dépenses de la TIRExB et du secrétariat TIR pour l'exercice 2005 à la suite de la session en cours, soit en juillet 2004, pour les présenter officiellement à la prochaine session du Comité de gestion, en octobre 2004. Elle a jugé que son budget de 2005 devait rester inchangé par rapport à 2004. À ce propos, elle a pris note également des comptes définitifs de 2003 publiés par les services compétents de l'ONU (document informel n° 11 (2004)).

51. La Commission a examiné le poste budgétaire relatif aux frais de mission, censé couvrir les indemnités journalières de subsistance de neuf de ses membres qui se rendent à des réunions à Genève ou en dehors, mais pas en même temps que les sessions du WP.30 et de l'AC.2. Pour ne pas dépasser les montants prévus, la Commission a jugé qu'elle devrait normalement tenir ses sessions à Genève en même temps que le WP.30 et l'AC.2. D'une manière générale, il ne

conviendrait pas qu'elle tienne plus de deux sessions par an exigeant le versement d'indemnités journalières de subsistance. La Commission a également demandé au secrétariat de virer, dans des cas exceptionnels, des fonds d'autres rubriques budgétaires pour les affecter aux frais de mission\*.

52. À ce propos, le Secrétaire TIR a également informé la Commission qu'avec l'élargissement géographique de la Convention TIR et les besoins que connaissent les nouvelles Parties contractantes en matière de formation, il n'était pas impossible qu'à l'avenir les crédits ouverts pour couvrir les frais de voyage du secrétariat TIR soient insuffisants au regard des activités qu'il aurait à entreprendre.

### **Activités du secrétariat TIR**

53. La Commission a été informée d'un certain nombre de réunions liées au Système TIR prévues pour le reste de l'année 2004, en particulier le Séminaire régional TIR d'Ouroumchi (Chine), les 1<sup>er</sup> et 2 septembre 2004 (coorganisé avec la CESAP de l'ONU), et une réunion spéciale organisée par le Bureau des affaires juridiques de l'ONU de New York, en juillet 2004, à propos des conventions internationales sur le transit.

54. La Commission a également noté que le secrétariat TIR avait modifié la présentation du site Web TIR à la suite de sa propre décision de diffuser sans restriction toute sa documentation sauf exception (TIRExB/REP/2003/18, par. 16).

### **Convoyages douaniers en Ukraine**

Document: Document informel n° 14 (2004)

55. La Commission a appris que l'Administration des douanes ukrainienne avait publié l'ordonnance n° 73 du 2 février 2004, texte qui touchait certaines questions liées au transport de marchandises sous le couvert des carnets TIR en territoire ukrainien (document informel n° 14 (2004)). Dans le cas où le montant des droits de douane et des redevances frappant les marchandises en transit TIR est supérieur à la garantie TIR (l'équivalent de 50 000 dollars), le transport TIR est interrompu en raison de l'existence de procédures plus simples de transit douanier, selon l'article 26.2 de la Convention. En tel cas, le transporteur peut choisir d'autres mesures pour garantir la présentation des marchandises à leur destination. Selon les autorités ukrainiennes, ces mesures avaient été mises en place pour respecter plus strictement l'article 23.1 de la Convention et réduire au minimum le recours à des mesures de contrôle aussi exceptionnelles que le convoyage aux frais du transporteur.

---

\* À sa vingt-huitième session (24 et 25 février 2000), le Comité de gestion TIR a autorisé la Commission à décider, sur proposition du secrétariat TIR, des modifications à apporter aux crédits budgétaires détaillés dans le cadre du budget approuvé de la TIRExB et du secrétariat TIR, dans le cas où ces modifications deviendraient nécessaires au fonctionnement efficace de la TIRExB et du secrétariat TIR. Ces modifications devraient être avalisées par le Comité de gestion lors de l'approbation des comptes définitifs (TRANS/WP.30/AC.2/57, par. 18).

56. On a fait observer que, pour l'instant, l'ordonnance en question n'avait pas soulevé de problème pratique, sans doute parce qu'il était rare que les droits et les redevances soient supérieurs au montant de la garantie TIR. L'ordonnance donnait aux transporteurs la possibilité d'éviter les frais importants liés au convoi douanier. D'autres membres ont fait observer que, selon l'article 26.2 de la Convention, c'était au titulaire du carnet TIR de prendre la décision de suspendre éventuellement la procédure TIR, alors que l'ordonnance n° 73 rendait cette suspension obligatoire. La Commission a finalement décidé de poursuivre le débat sur cette question à ses sessions futures et a invité M. O. Fedorov (Ukraine) à donner des explications supplémentaires sur le texte en cause.

### **Restrictions à la distribution des documents**

57. La Commission a décidé qu'aucune restriction ne serait imposée à la distribution de la documentation de la session, à l'exception des documents informels n<sup>os</sup> 6, 7, 9 et 13 (2004).

### **Questions diverses**

58. La Commission a exprimé sa profonde gratitude à l'Administration des douanes italienne et à l'Union des chambres de commerce italiennes (UNIONCAMERA) pour l'excellente organisation de la session et l'hospitalité offerte à tous ceux qui y avaient participé.

### **DATE ET LIEU DES PROCHAINES SESSIONS**

59. La Commission a décidé de tenir sa vingt-troisième session à Genève le 14 juin 2004 parallèlement à la cent septième session du Groupe de travail de la CEE sur les questions douanières intéressant les transports (WP.30). Elle a décidé à titre provisoire de convoquer sa vingt-quatrième session en octobre 2004, parallèlement à la cent huitième session du WP.30.

-----