

## COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE

**COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS**  
**Deuxième réunion du Bureau 2003-2004**  
**du Comité des Transports Intérieurs**  
**(Genève, les 10 – 11 juillet 2003**  
**point 2 de l'ordre du jour)**

**TRANS/BUR.2003/4**

**18 juin 2003**

**Texte français**

### **FACILITATION DU PASSAGE DES FRONTIÈRES**

NOTE PREPAREE PAR L'UNION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS ROUTIERS (IRU)

Lors de sa réunion du 21 février 2003 (voir Rapport TRANS/BUR.2003/1, 5(b)), le Bureau du CTI a demandé à l'IRU d'élaborer une note incluant entre autres des informations sur 9 questions spécifiques. Cette note contient les réponses de l'IRU aux 9 questions. Elle reflète également le principe de partenariat public-privé qui a été mis en exergue lors des discussions du Comité et du Bureau en février.

#### **1. Description générale de l'administration du système de carnets TIR.**

Le Régime TIR est conçu pour faciliter au maximum le mouvement des marchandises dans le cadre du commerce international. Il permet le transport de marchandises par camions scellés par les passages frontières sans interruption aux frontières. La Convention TIR, signée par 66 Parties contractantes, a établi le seul système de transit douanier universel, actuellement opérationnel dans 54 Parties contractantes (53 pays plus la Communauté Economique Européenne).

L'administration du système TIR peut être brièvement décrite comme suit :

Dans chaque Partie contractante TIR, une Association nationale garante est agréée par les autorités nationales. Elle est membre de l'organisation de garantie internationale, telle que définie à l'art. 6 de la Convention TIR, à savoir actuellement l'IRU.

Les Associations nationales garantes ne peuvent délivrer de carnets TIR qu'à des transporteurs dont l'accès au régime TIR a été accordé par les autorités nationales, selon l'art. 6 et l'Annexe 9 de la Convention TIR.

Le carnet TIR représente une déclaration de transit et fournit aux Autorités douanières la garantie financière requise, valable durant plusieurs années selon la Convention, couvrant *"les droits et taxes à l'importation ou à l'exportation exigibles, en vertu des lois et règlements douaniers du pays dans lequel une irrégularité relative à l'opération TIR aura été relevée"* (art. 8), si les autorités compétentes n'ont pas été en mesure d'en obtenir le paiement de la (ou des) personne(s) directement redevable(s) (art. 8.7).

Après le chargement des marchandises, le véhicule est présenté *au bureau de douane de départ*, le *manifeste des marchandises* du carnet TIR et le chargement sont comparés, le véhicule est *scellé* et le carnet TIR est tamponné par le bureau de douane de départ. A chaque frontière, le carnet et le véhicule sont présentés au *bureau de douane de passage*, qui tamponne le carnet. Une fois à destination, le véhicule et le carnet sont présentés au *bureau de douane de destination* qui, après avoir rompu les scellés, compare le chargement au manifeste de marchandises et certifie la fin de l'opération TIR en apposant un tampon sur le carnet, en transmettant immédiatement, le même jour, les données SafeTIR (confirmation électronique de la fin de l'opération par le bureau de douane de destination) par le biais d'un réseau informatique international financé et géré par l'IRU, et en indiquant la fin de l'opération dans le registre douanier.

La procédure d'apurement est terminée avec l'échange et la comparaison des pages pertinentes du carnet (volets 1 et 2).

L'IRU et ses Associations Membres

- délivrent des carnets et archivent les carnets utilisés retournés via les Associations nationales garantes
- développent, gèrent et maintiennent le réseau électronique international reliant 53 pays, avec des échanges d'informations entre les Associations nationales, l'IRU et les Autorités douanières (SafeTIR), et comparent ces données avec les données inscrites sur le carnet TIR utilisé
- examinent des demandes concrètes de preuves pour valider l'apurement d'un carnet.
- effectuent les formalités requises suite à une déclaration d'irrégularité douanière impliquant un carnet TIR présenté à l'Association nationale par les Autorités douanières locales concernant sa non décharge ou son apurement avec réserves
- établissent une garantie globale couvrant le risque TIR engagé, incluant la responsabilité des Associations nationales
- développent une évaluation systématique du risque et des procédures de gestion du risque aux niveaux national et international, en coopération avec les Autorités douanières.

## 2. Evaluation des faiblesses du système TIR

Les faiblesses du système TIR sont liées, d'une part à la Convention elle-même, notamment à l'absence, dans la Convention, de dispositions appropriées pour lutter contre l'augmentation des activités du crime organisé et, d'autre part, à sa mise en oeuvre au niveau national. Tant que le système TIR n'était confronté qu'à une quarantaine de demandes de paiement par an, comme c'était le cas jusqu'au début des années 1990, ces imperfections n'étaient pas perceptibles. Celles décrites ci-dessous ont pris une tournure alarmante quand le système a été confronté à plus de 3'000 dossiers ouverts chaque année.

2.1. Langues : La Convention TIR a été, à l'origine, rédigée en français et elle est publiée dans 3 langues officielles, également authentiques comme le stipule l'art. 46. En réalité plusieurs différences de langues persistent, y compris sur des questions aussi importantes que la définition de la garantie. Trois cas sont mis en évidence ci-après, à titre d'exemple :

- a) Le terme français "**se porter caution**" dans la définition donnée à l'art. 1(q) est traduit par "**act as surety**" en anglais et "**в качестве гаранта**" en russe, ce qui, traduit en anglais, signifie "**in its capacity as guarantor**".
- b) Dans le texte français de l'article 6 concernant la "responsabilité des Associations garantes", l'expression "**se porter caution**" reste tandis que dans le texte anglais, le terme "**act as surety**" est remplacé par "**act as guarantors**" et le texte russe du même article est "**выступать гарантами**" ce qui, traduit en anglais signifie également "**act as guarantors**".

Les erreurs de traductions susmentionnées, associées à leur signification juridique différente et combinées aux mots "**Association garante / Guaranteeing Association / Гарантийное Объединение**" - qui ont le même sens dans les trois langues - sapent la base légale claire que confèrent les termes "**se porter caution**" - "**act as surety**" - qui ont le même sens - contenus dans les textes français et anglais (Définitions) de l'article 1(q) de la Convention TIR.

- c) Dans l'art. 8, par. 1 du texte original français, les mots "**conjointement et solidairement**" sont utilisés pour définir la responsabilité des Associations nationales garantes. Dans les textes anglais et russe, les mots utilisés sont

respectivement "**jointly and severally**" et "**в порядке солидарной ответственности**", qui ne reflètent que le sens du mot "**solidairement**" utilisé dans le texte français.

Cette comparaison avec les textes anglais et russe démontre que le texte français "**conjointement et solidairement**" de cet article est erroné vu que l'on est soit "conjointement" soit "solidairement" responsable. Ces deux mots ont deux sens juridiques incompatibles.

Pour remédier à cette situation, qui est source d'erreurs, il convient de publier les trois versions linguistiques de la Convention TIR en intégrant de manière uniforme et logique dans les différents articles, chaque fois que cela est nécessaire, les expressions française et anglaise "**se porter caution**" et "**act as surety**" telles que définies à l'article 1(q) de la Convention.

- 2.2. Procédures de révision de la Convention TIR : Les procédures de révision décrites aux articles 59 et 62 de la Convention prévoient deux procédures différentes d'amendement ou de révision de la Convention. Conformément à la pratique internationale, les changements purement techniques peuvent être adoptés par une procédure d'amendement, telle que décrite à l'art. 59, alors que les changements fondamentaux sont introduits par une Conférence de révision (art. 62).

La procédure formelle relative à des changements fondamentaux vise à garantir une compréhension et une acceptation adéquates des changements de la part de toutes les Parties contractantes et cela en appliquant la procédure juridique nationale requise pour la signature, la ratification et la publication d'un Traité international et de tous ses amendements. La procédure stipulée à l'article 62 n'a pas été suivie lors de l'introduction des Phases I et II en 1999 et en 2002, ce qui a conduit à une révision substantielle et importante de la Convention TIR.

- 2.3. Différents textes de la Convention : La Convention TIR existe dans 4 versions différentes :
- a) la Convention de 1959
  - b) la Convention de 1975
  - c) La Convention de 1975 incluant la Phase I (mai 1999)
  - d) la Convention de 1975 incluant les Phases I et II (mai 2002).

Pour ce qui est de la publication officielle de la Convention TIR au niveau national toutes les combinaisons des textes susmentionnés peuvent être trouvées. Certaines Parties contractantes n'ont jamais publié la Convention TIR. Dans certains autres pays, seule la Convention de 1975 a été publiée. Dans d'autres, seule la Convention de 1975 avec la Phase I a été publiée. Enfin, selon nos informations, la Convention TIR avec l'amendement de la Phase II, qui est entrée en vigueur en mai 2002, n'a pas encore été publiée dans un grand nombre de Parties contractantes.

- 2.4. Aucune mise à jour en fonction de l'évolution des échanges commerciaux et de la criminalité depuis 1975 : Malgré l'adoption, depuis 1975, de 22 amendements, la Convention TIR n'a pas été adaptée de façon à prendre en compte l'importante extension de son champ d'application géographique ni l'évolution du commerce international et des pratiques commerciales, ni l'impérative nécessité d'empêcher la fraude et de lutter contre l'augmentation des activités du crime organisé.

Contrairement à la situation de 1975, où les mécanismes de fraude étaient plutôt rudimentaires, la falsification des tampons douaniers, des scellés et des documents commerciaux est devenue très sophistiquée. La création d'"entreprises d'un jour", dans le seul but d'abuser de la facilitation commerciale instaurée par le régime TIR,

est possible dans de nombreux pays avec seulement quelques restrictions mineures. La Convention TIR n'a pas été adaptée pour prendre en compte cette évolution.

En outre, la nécessité d'introduire dans le corps de la Convention TIR des principes de gestion du risque, des procédures et de nouveaux instruments de contrôle, tels que le SafeTIR, n'a jusqu'à présent pas été traitée et est encore en discussion, malgré de nombreuses demandes formulées par les secteurs du commerce et du transport pour examiner en priorité ces questions.

- 2.5. Délais excessifs pour introduire une réclamation : Les délais prévus à l'art. 11 de la Convention TIR pour aviser l'Association garante d'une irrégularité et adresser ultérieurement une demande de paiement sont beaucoup trop longs (jusqu'à 4 ans).

Ces délais excessifs n'encouragent pas les autorités à agir rapidement pour identifier d'éventuelles irrégularités douanières et leurs auteurs, et requérir le paiement des taxes et droits exigibles de la (des) personne(s) directement redevable(s).

Cette pratique actuelle et les délais excessifs permettent aux véritables fraudeurs agissant dans le cadre du système TIR de récolter tous les bénéfices de leurs activités illégales sans risque ni sanction, et de disparaître bien avant que l'irrégularité ne soit découverte et traitée par les autorités compétentes.

- 2.6. Législation locale contraire à la Convention TIR : La Convention TIR est une Convention cadre dont la mise en oeuvre se fonde sur la législation nationale, les relations contractuelles bilatérales nationales et les pratiques nationales, qui devraient toutes être compatibles avec la Convention TIR. En général, il a toujours été reconnu que les conventions internationales priment sur le droit national.

Toutefois, durant la dernière décennie, plusieurs pays ont adhéré à la Convention TIR en interprétant différemment le principe selon lequel la législation internationale prime sur le droit national, principe qui, trop souvent, n'est pas mis en oeuvre.

Cette situation a abouti à l'application, au niveau national, d'une législation qui est en contradiction avec la Convention TIR.

### **3. Point de vue de l'IRU sur les obligations des Parties contractantes et le degré de mise en oeuvre des mesures de contrôle.**

La réponse à la question inclut les obligations (3.1 et 3.2) et le degré des mesures de contrôle (3.3).

- 3.1. Accès et exclusion : Malgré les dispositions de l'art. 6 par. 3 et de l'Annexe 9, part II, l'accès au régime TIR n'est, dans plusieurs pays, toujours pas réglementé aussi strictement que le prévoit la Convention, et la communication nécessaire entre les diverses autorités nationales compétentes concernées n'est pas organisée. L'obligation de révoquer l'habilitation (art. 6.4) ou d'exclure - temporairement ou à titre définitif - une entreprise (art. 38) n'est appliquée que très rarement et, dans la plupart des cas, de manière inefficace car ces mesures ont lieu trop longtemps après que les irrégularités douanières aient été commises.

- 3.2. La chaîne de responsabilité : Selon l'art. 8.7 de la Convention, :

*"les autorités compétentes doivent, dans la mesure du possible, requérir le paiement de la (ou des) personne(s) directement redevable(s) avant d'introduire une réclamation près l'association garante".* En d'autres termes, l'ordre de priorité devrait être le suivant :

- a) l'entreprise / la personne qui importe (ou parfois qui exporte)
- b) l'entreprise / la personne responsable du transport et des autorisations douanières, tel que le transitaire, le prestataire de services logistiques,

- c) l'entreprise / la personne qui est propriétaire ou dispose des marchandises
- d) le titulaire du carnet,
- e) l'Association garante qui se porte caution des personnes utilisant le régime TIR [art. 1(q)].

Il est souvent considéré, à tort, comme plus facile de présenter une réclamation directement à l'association garante, qui est seulement *un débiteur civil se portant caution selon l'Acte de caution*, sans essayer réellement de requérir le paiement du premier, du second, du troisième ou du quatrième élément de la chaîne (les véritables débiteurs fiscaux/ douaniers).

- 3.3. Gestion du risque : Dans leur travail quotidien relatif aux opérations TIR, les autorités devraient considérer systématiquement certaines indications comme étant des avertissements permettant d'empêcher et de combattre la fraude. L'observation systématique et permanente de ces signaux tels que des itinéraires suspects, des infractions répétées par certaines entreprises et des vols commis sur des parkings bien connus, est habituellement négligée.

Après 8 ans de mise en oeuvre de la Recommandation relative à un système de contrôle des carnets TIR (appelée Recommandation du SafeTIR) par le Comité de Gestion, 0,4 % seulement des données d'apurement sont transmises dans les 24 heures, au lieu de 100%.

En outre, le processus de Réconciliation requis lorsque les données SafeTIR ne sont pas disponibles ou diffèrent des informations figurant sur le carnet est loin d'être satisfaisant (il n'est répondu qu'à 9 % des demandes dans les 24 heures, au lieu de 100%).

Malgré l'importance des investissements et des ressources humaines mis à disposition par l'IRU et un grand nombre d'Autorités douanières, la situation actuelle confère aux données SafeTIR peu de valeur, voire aucune, en termes d'efficacité des procédures de gestion du risque.

#### **4. Point de vue de l'IRU sur la responsabilité des entreprises de transport dans la procédure TIR**

L'art. 1(o) de la Convention TIR donne une définition du titulaire d'un carnet TIR. Le titulaire est la personne qui déclare une opération de transit et qui est responsable de la présentation des marchandises, du véhicule et du carnet TIR aux bureaux de douanes (de départ, de passage, de destination).

En cas d'incident, le titulaire est la personne légitime à contacter pour les Autorités douanières; il doit les aider à résoudre tout problème lié à l'opération TIR qu'il a effectué.

Il doit en particulier fournir tout document commercial dont il dispose afin de permettre une identification adéquate de la (des) personne(s) directement redevable(s) (importateur, expéditeur, destinataires, ...) qui est/sont dans la plupart des cas le(s) véritable(s) bénéficiaire(s) de l'acte frauduleux, et permettre aux autorités de percevoir les taxes et droits auprès de ces personnes.

#### **5. Description du système de garantie TIR aux niveaux national et international et mécanismes d'assurance sous-jacents**

Le système de garantie est décrit à l'Annexe 1. Les autorités compétentes sont en général les Autorités douanières mais, dans quelques pays, d'autres ministères sont compétent en matière de Convention TIR.

L'Association nationale garante est en général l'Association de transport routier ou, dans certains pays, la Chambre nationale de Commerce.

La société principale qui a établi la garantie globale avec la couverture financière requise est actuellement la Zurich Compagnie d'Assurance.

Le fonctionnement tout entier de la chaîne de garantie internationale est basé, comme le prévoit la Convention TIR, sur les relations contractuelles bilatérales ou juridiques (Acte de Caution / Deed of Guarantee) qui existent dans chaque pays entre les autorités compétentes et les Associations nationales garantes. Ces Actes de caution bilatéraux sont régis par le droit national et sont, d'un pays à l'autre, basés sur le droit privé (civil ou commercial).

Les relations existantes entre l'Association et ses titulaires de carnets TIR sont également basées sur les relations contractuelles bilatérales régies par le même droit national.

Les relations entre l'IRU et ses Associations TIR, ainsi qu'entre l'IRU et les sociétés financières fournissant la couverture de garantie globale TIR sont également des relations contractuelles bilatérales, mais elles relèvent du droit suisse.

L'IRU n'a pas de relations juridiques avec les autorités nationales.

## **6. Description des mesures à prendre dans la pratique en vue de faire valoir une réclamation, dont le droit de contestation par l'IRU, et rôle de l'Article 11 paragraphe 3 dans ce contexte stipulant le paiement sans définir des éléments du droit positif.**

### **6.1. Mesures pour faire valoir une réclamation :**

Lorsque les douanes ne disposent d'aucune preuve de la fin de l'opération [volet 2 (vert) non retourné pour permettre une décharge appropriée de l'opération],

Les douanes doivent :

- Entamer sans délai une procédure de recherche interne, incluant l'utilisation de CUTE-Wise (application de l'IRU permettant aux autorités compétentes de consulter la base de données des carnets TIR de l'IRU).
- Notifier et demander le paiement à la/aux personne(s) directement redevable(s), dont les titulaires.
- Notifier au préalable l'Association nationale garante.
- Dès réception des documents (copie du carnet, lettre CMR, confirmation par les douanes de la fin de l'opération, factures, ...), clore le dossier s'il est satisfaisant, ou entreprendre toutes les démarches nécessaires pour obtenir le paiement de la/des personne(s) directement redevable(s) et mettre en oeuvre les art. 6.4, 8.7, 38 de la Convention TIR.
- Notifier l'Association garante conformément à l'art. 11 de la Convention.
- Adresser une demande de paiement à l'Association garante conformément à l'art. 11 de la Convention TIR.

Pour faire valoir une réclamation, les Autorités douanières doivent fournir à l'Association garante des preuves adéquates démontrant que les diverses étapes ont été accomplies.

Toute la correspondance est copiée par l'Association garante et adressée à l'IRU qui, à chaque étape, informe l'Association émettrice et les assureurs.

L'IRU, ainsi que son Association garante se portant caution et les assureurs, examineront chaque cas pour déterminer sa légitimité.

La réclamation sera considérée comme légitime et payée par la chaîne de garantie internationale lorsque les Autorités douanières auront entrepris toutes les mesures, en temps voulu, pour identifier et percevoir le paiement de la (des) personne(s) directement redevable(s).

#### 6.2. Droit de contestation de l'IRU et rôle de l'art. 11.3 :

- Toute réclamation présentée au niveau national doit être examinée dans le cadre de la Convention TIR, de la pratique du régime TIR durant 54 ans, de l'Acte de caution existant entre l'Association garante se portant caution et l'autorité douanière, et enfin de la législation nationale régissant cet Acte de caution.
- Chaque réclamation est examinée formellement (délai, forme de la demande, montant requis, ...) et fondamentalement (mise en oeuvre des dispositions de la Convention TIR telles que les art. 6.4, 8.7, 38 et l'annexe 9, compétences pour introduire une réclamation, ...).

Le résultat de cet examen peut conduire à une contestation de la validité de la demande par la chaîne de garantie.

- L'Art. 11.3 de la Convention et sa Note explicative donne un délai de 3 mois à l'Association (et à la chaîne de garantie) pour examiner les réclamations, et potentiellement les payer, délai durant lequel les autorités ne peuvent entreprendre aucune procédure légale pour faire appliquer la demande.

A l'expiration du délai de 3 mois, si une contestation des réclamations est introduite, la législation nationale s'applique. Toutefois, l'Association garante a, dans certaines circonstances, le droit d'obtenir le remboursement des sommes payées.

### **7. Information sur l'ensemble des flux financiers relatifs à l'engagement de l'IRU dans le système TIR (vente de carnets TIR<sup>(1)</sup>, paiement des demandes, etc.), ainsi que sur les risques qui en découlent pour l'IRU, les Associations nationales garantes et les Parties contractantes.**

#### a) Evaluation de la garantie financière fournie par la chaîne de garantie internationale :

Chaque carnet TIR délivré représente une garantie financière de 50'000 US dollars, valable durant plusieurs années. En 2002, plus de 3 millions de documents de ce type ont été délivrés.

Le nombre total d'irrégularités douanières déclarées et toujours en cours à l'IRU, faisant l'objet d'une demande de réconciliation, d'une notification au préalable,

---

<sup>(1)</sup> Selon l'obligation énoncée dans la Convention TIR, l'IRU ne vend pas les carnets TIR, mais les délivre aux transporteurs agréés TIR par le biais de son réseau d'associations nationales. Ces derniers (transporteurs et Associations) ont l'obligation de retourner, sans délai, chaque Carnet TIR à l'IRU, après son utilisation, pour le traitement, l'archivage et la gestion des réclamations. L'IRU reste le seul propriétaire de tous les carnets TIR jusqu'à la fin de leur existence légale qui peut être de plusieurs années.

Cette durée d'existence légale peut dépasser 30 ans si le carnet TIR en question fait l'objet de procédures légales devant les tribunaux, suite à une irrégularité douanière.

Dans plusieurs pays, en fait, les dettes douanières ne sont jamais annulées et les recours à des instances juridiques supérieures peuvent durer plusieurs décennies. Les carnets TIR les plus anciens faisant toujours l'objet de recours datent de 1971.

d'une notification ou d'une demande de paiement, s'élève à 70'000 carnets, représentant un risque éventuel de 3,5 milliards de US dollars.

Les chiffres suivants illustrent la situation concernant les demandes de paiement :

Durant la période 1995-2002, 7'340 dossiers au total comportant des demandes de paiement ont été traités et clos. Sur l'ensemble de ces dossiers, 3'965 ont entraîné le paiement par la chaîne de garantie de taxes et droits et 3'375 ont été clos par les autorités compétentes après la fin des procédures appropriées.

Fin 2002, 7'984 dossiers assortis de demandes de paiement étaient en souffrance. En outre, quelque 1'000 prétendues irrégularités douanières par mois sont actuellement traitées par l'IRU et ses Associations.

b) Flux financier :

Le nombre des carnets délivrés<sup>(1)</sup> par l'IRU aux Associations nationales durant les 5 dernières années a évolué comme suit :

1998	2'733'000
1999	2344'000
2000	2'783'000
2001	2'708'000
2002	3'096'000

En 2003, l'IRU devrait délivrer 3 millions de carnets. Avec l'élargissement de l'UE, le nombre devrait, selon les prévisions, être réduit d'environ 30%.

Le prix du carnet est fixé en fonction du nombre de pages, soit 48 CHF par carnet en moyenne, prix à partir duquel une incitation d'environ 8 CHF par carnet est remboursé aux Associations si toutes les règles concernant son émission et son utilisation sont respectées.

Au total, 3 millions x CHF 40 = CHF 120 millions est la somme couvrant l'impression et la distribution des carnets, les investissements de l'IRU et le personnel de gestion et d'administration du TIR, y compris la gestion du réseau des Associations garantes de l'IRU dans 53 pays et les coûts de développement, de gestion et d'entretien du réseau informatique international permettant la saisie et la transmission quotidienne de toutes les données SafeTIR en vue d'assurer leur traitement et leur redistribution dans toutes les Parties contractantes TIR, ainsi que les primes de la couverture de la garantie financière internationale et la taxe intermédiaire couvrant le budget du TIRExB.

**8. Information démontrant dans quelle mesure les Parties contractantes sont informées des flux financiers ci-dessus mentionnés.**

La plupart des informations correspondant à celles citées au point 7 sont mises à la disposition du Secrétariat de la CEE-ONU et des organes de la Convention TIR. Ces informations seront, à l'avenir, fournies de manière plus systématique.

**9. Propositions visant à améliorer le système tant au niveau national qu'international**

L'IRU a élaboré une liste d'améliorations à court terme :



1. Etablissement et signature de l'accord révisé entre la CEE-ONU, au nom des Parties contractantes composant le Comité de gestion, et l'IRU concernant la nouvelle "responsabilité de l'organisation et du fonctionnement efficaces d'un système de garantie international" (art. 6.2 bis). Afin de permettre à l'IRU d'accepter cette responsabilité telle que définie à l'art. 6.2 bis, l'accord doit stipuler clairement les règles et obligations de l'IRU, des Parties contractantes et des organes compétents en matière de Convention TIR, engagés dans le régime TIR.
2. Introduction du SafeTIR, avec la procédure de réconciliation correspondante dans le texte de la Convention pour assurer sa mise en oeuvre complète dans chaque Partie contractante.
3. Transmission journalière, en temps réel, de toutes les données électroniques (SafeTIR) relatives à la fin de l'opération TIR de chaque carnet à chaque bureau de douane de destination dans tous les pays utilisant le régime TIR.
4. Demande adressée par tous les organes de la Convention TIR à toutes les Parties contractantes en vue de renforcer l'application des art. 8.7 et 38 ainsi que la transmission des données SafeTIR, afin de permettre aux Autorités douanières, en coopération avec les Associations garantes et l'IRU, de combattre en commun, sans délai, les activités actuellement incontrôlées des fraudeurs et du crime organisé.
5. Etablissement dans la Convention de critères stricts et harmonisés en ce qui concerne l'habilitation d'accéder au régime TIR, la révocation de cette habilitation ou l'exclusion du régime TIR, en vue de réaliser l'application harmonisée de l'Annexe 9, et des art. 6.4 et 38, dans tous les pays.
6. Coordination des activités de formation pour les Autorités douanières, les Associations nationales et les titulaires de carnets, résultant d'un partenariat public-privé.
7. Gestion systématique et permanente des risques sur la base de "signaux observés sur le marché" et informations générées aux bureaux de douanes; échange d'information dans les systèmes préalables d'avertissement.
8. Actions contre le vol de véhicules, de marchandises et de documents dans certains pays, avec l'assistance d'autres autorités chargées de faire appliquer l'ordre.

A moyen terme, une Conférence de révision devrait être convoquée en vue d'adapter la Convention TIR à la facilitation et aux pratiques du commerce mondial, et d'inclure des dispositions visant à empêcher et combattre la fraude et le crime organisé. Cette conférence devrait également harmoniser les différentes versions en un texte consolidé doté de traductions correctes, et garantir la publication nationale de la version consolidée avant le délai fixé.

\* \* \*

Le système de garantie

