



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.30/AC.2/2000/1
13 décembre 1999

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS et RUSSE

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

Comité de gestion de la Convention TIR de 1975
(Vingt-huitième session, 24 et 25 février 2000,
point 4 a) de l'ordre du jour)

ACTIVITÉS ET ADMINISTRATION DE LA COMMISSION DE CONTRÔLE TIR (TIRExB)

Activités de la TIRExB

Rapport de la TIRExB sur ses sessions de 1999

Note : Comme le Comité de la gestion l'avait demandé à sa vingt-septième session (21 et 22 octobre 1999), le secrétariat reproduit ci-après, pour information, les rapports des première, deuxième et troisième sessions de la TIRExB, tenues en 1999 (TRANS/WP.30/AC.2/55, par. 14 et 15). Le rapport de la quatrième session (21 octobre 1999) sera communiqué au Comité de gestion dès que la TIRExB l'aura approuvé.

A. RAPPORT DE LA PREMIÈRE SESSION DE LA TIRExB (Genève, 25 et 26 mars 1999)

PARTICIPATION

1. La Commission de contrôle TIR (TIRExB) a tenu sa première session à Genève, les 25 et 26 mars 1999. Elle avait été convoquée par le Secrétaire TIR conformément au paragraphe 9 du mandat de la TIRExB (TRANS/WP.30/AC.2/49, annexe 3).

2. Étaient présents les neuf membres suivants de la TIRExB : M. G. Bauer (Suisse), M. O. Beginin (Fédération de Russie), M. R. Ehmcke (Allemagne), M. O. Federov (Ukraine), Mme Y. Kasikçi (Turquie), M. Z. Lovric (Croatie), M. J. Marques (Communauté européenne), M. M. Olszewski (Pologne) et M. I. Parts (Estonie).

3. Le Secrétaire TIR a participé à la session conformément au premier paragraphe de l'article 9 de l'annexe 8 à la Convention.

4. L'Union internationale des transports routiers (IRU) a participé à une partie de la session en application du paragraphe 5 de l'article 11 de l'annexe 8 à la Convention. Elle était représentée par M. Groenendijk, chef du Département TIR.

5. Il n'y a pas eu participation d'autres organisations.

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

6. La TIRExB a adopté l'ordre du jour de sa session en cours, tel qu'établi par le Secrétaire TIR (TIRExB/1999/1).

ÉLECTION D'UN PRÉSIDENT

7. Conformément au paragraphe 3 de l'article 11 de l'annexe 8 à la Convention, M. Rainer Ehmcke (Allemagne) a été élu Président.

ADOPTION DU RÈGLEMENT INTÉRIEUR DE LA TIRExB

8. La TIRExB a rappelé que le Comité de gestion avait, à sa vingt-quatrième session, approuvé le Règlement intérieur de la TIRExB étant entendu que la Convention (par. 3 de l'article 11 de l'annexe 8) laissait à cette dernière le soin d'adopter son propre Règlement intérieur tant que la Convention n'en stipulait aucun (TRANS/WP.30/AC.2/49, annexe 4). Le Comité de gestion avait toutefois estimé qu'il serait utile de doter la TIRExB d'une série d'articles de base pour faciliter ses travaux dès sa création (TRANS/WP.30/AC.2/49, par. 25; TRANS/WP.30/AC.2/1998/1, par. 9).

9. La TIRExB a examiné ce Règlement intérieur (TRANS/WP.30/AC.2/49, annexe 4) et l'a adopté, sous réserve des modifications et commentaires suivants :

Représentation

10. La TIRExB a estimé que si l'un de ses membres venait à démissionner avant expiration de son mandat, le Comité de gestion TIR devrait élire un remplaçant dès que possible. Le Comité a été invité à prendre une décision sur la question à sa session d'octobre.

Lanques

11. Nonobstant les dispositions du Règlement intérieur, le Secrétaire TIR a été prié d'assurer la distribution de tous les documents de travail, au moins en anglais. Il faudrait s'efforcer de veiller à ce que les documents importants soient aussi disponibles en français et en russe, en particulier l'ordre du jour provisoire et le rapport des sessions.

Rapports

12. La TIRExB a décidé d'ajouter aux dispositions relatives aux "rapports" le texte suivant :

"Avant la fin de chaque session de la TIRExB, le Secrétaire TIR en résume les conclusions, y compris les décisions prises. Après la session, un bref rapport est communiqué par le Secrétaire TIR aux membres de la TIRExB, pour recueillir leurs observations, le cas échéant. Si des observations parviennent au Secrétaire TIR dans un délai donné, le rapport est examiné et adopté à la prochaine session de la TIRExB."

Relations avec d'autres organisations

13. La TIRExB a interprété le paragraphe 5 de l'article 11 de l'annexe 8 à la Convention comme signifiant qu'elle pouvait inviter à ses sessions, par l'intermédiaire de son Président, toute organisation ou tout expert dont la participation à ses travaux était jugée utile.

EXAMEN DU PROGRAMME DE TRAVAIL DE LA TIRExB

14. La TIRExB a examiné son programme de travail pour 1999, fondé sur un certain nombre de documents de travail établis par le Secrétaire TIR, compte tenu des débats tenus au sein du Comité de gestion TIR et du Groupe de travail CEE des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) au sujet de l'application de la Convention TIR.

a) Communication au Secrétaire TIR des documents requis sur le plan juridique

15. La TIRExB a pris note de ce qu'à ce jour moins de la moitié des États Parties contractantes à la Convention avait communiqué au Secrétaire TIR la totalité des documents requis conformément aux dispositions de la Convention, à savoir :

- article 38, paragraphe 2;

- annexe 9, première partie, paragraphe 1 e);
- annexe 9, première partie, paragraphe 1 f) v) (contrat d'assurance et certificat d'assurance);
- annexe 9, deuxième partie, paragraphes 4 et 5 (conformément à la formule type d'habilitation (FTH) et, si possible, en utilisant le masque de saisie distribué sur CD-ROM par le Secrétaire TIR).

16. La TIRExB a demandé au Secrétaire TIR d'envoyer en temps utile des lettres de rappel à tous les États n'ayant pas encore soumis la totalité des documents susmentionnés.

17. À ce sujet, la TIRExB a souligné qu'il était indispensable que chaque Partie contractante communique à la Commission non seulement une copie certifiée conforme du contrat d'assurance mais aussi une copie du certificat d'assurance, ce dernier désignant clairement le bénéficiaire de l'assurance.

18. La TIRExB a noté que les certificats d'assurance communiqués jusqu'ici excluèrent non seulement de la garantie les carnets TIR "Tabac et alcool" mais aussi le transport de ces marchandises en petites quantités (TRANS/WP.30/162, par. 41 à 43) ainsi que le transport d'un certain nombre de marchandises sensibles sur le territoire de la Communauté européenne. Ces exclusions n'étaient pas mentionnées dans le contrat général d'assurance.

19. La TIRExB a aussi décidé d'accepter des photocopies des documents requis en vertu de la Convention (voir par. 15 ci-dessus) à condition qu'elles aient été approuvées et transmises par les autorités compétentes des États Parties contractantes à la Convention.

b) Questions à examiner et à résoudre à titre prioritaire par la TIRExB

- Opérations de transport avec utilisateurs multiples dans le cadre du régime TIR

20. La TIRExB a souligné qu'il était hautement prioritaire pour les opérations de transport modernes avec utilisateurs multiples que les opérations TIR puissent être effectuées par des personnes autres que le titulaire du carnet TIR. Apporter une solution globale à ce problème dans le cadre de la Convention exigerait que le Comité de gestion TIR apporte à la Convention des amendements, des notes explicatives et/ou des commentaires correspondants. Leur entrée en vigueur pourrait très bien prendre deux ans.

21. La TIRExB a constaté que les problèmes concrets qui se posaient dans ce domaine étaient imputables à des différences dans les législations douanières nationales des diverses Parties contractantes et dans l'interprétation de la Convention plutôt qu'à l'absence de dispositions pertinentes dans cet instrument.

22. La TIRExB a estimé qu'il importait d'arriver à une solution à court terme sur cette question afin de pouvoir résoudre un certain nombre de problèmes de transport international découlant de ces différences de législation et d'interprétation. Ces solutions à court terme, ne concernant

qu'un petit nombre de pays, pourraient être adoptées sous forme d'un consensus entre les autorités douanières concernées, les associations nationales et les représentants de la chaîne internationale de garantie (IRU et assureurs internationaux).

23. Un consensus pourrait être fondé sur les conditions et principes suivants :

- Tout transporteur successif (non titulaire d'un carnet TIR) doit être habilité à utiliser des carnets TIR conformément à l'annexe 9, partie II, de la Convention. Le respect de cette obligation doit être clairement indiqué dans le carnet TIR et dans la lettre de voiture CMR;
- Le nombre de transporteurs successifs par carnet TIR peut être limité;
- Le titulaire du carnet TIR devrait être conjointement et solidairement responsable avec les transporteurs successifs vis-à-vis des autorités douanières de l'acquittement des droits et taxes douaniers exigibles, majorés s'il y a lieu des intérêts de retard selon la législation nationale;
- Lors de la procédure d'habilitation d'une personne à utiliser des carnets TIR, les autorités douanières devraient dûment tenir compte de tout renseignement communiqué par d'autres Parties contractantes concernées au sujet des infractions graves ou répétées aux règlements douaniers et fiscaux commises par cette personne;
- Les autorités douanières devraient prouver, par lettre recommandée ou tout autre moyen, qu'une demande de paiement a été transmise au titulaire d'un carnet TIR conformément au paragraphe 7 de l'article 8 de la Convention;
- Ces opérations TIR avec utilisateurs multiples doivent bénéficier de l'intégralité de la garantie et de l'assurance internationales.

24. Certaines de ces dispositions n'étaient pas acceptables par tous les membres de la TIRExB. D'autres conditions et principes ont été proposés, comme le règlement effectif des réclamations en suspens en ce qui concerne le transport avec utilisateurs multiples.

25. Le consensus susmentionné, fondé sur les dispositions indiquées plus haut, éventuellement complétées ou modifiées, devrait être défini par toutes les parties concernées sous une forme appropriée qui serait établie et certifiée par la TIRExB.

26. Certains membres de la TIRExB et l'observateur de l'IRU ont douté qu'un tel consensus soit possible et pertinent dans le cadre de la TIRExB.

27. La TIRExB a estimé qu'il faudrait au moins parvenir à la prochaine session à un accord de principe sur les dispositions susmentionnées.

Le Secrétaire TIR a été prié de prendre toutes les mesures nécessaires pour faciliter la conclusion d'un tel accord et d'établir un document de base pour examen par la Commission.

- **Mesures de contrôle nationales**

28. Notant que conformément à l'article 10 de l'annexe 8 à la Convention, la TIRExB devrait coordonner et favoriser l'échange d'informations entre les autorités compétentes des Parties contractantes, les associations et les organisations internationales, le Secrétaire TIR a été prié de diffuser un questionnaire sur les mesures de contrôle nationales prises par les Parties contractantes (art. 42 *bis* de la Convention). La Commission a souligné qu'il était de la plus haute importance que ces mesures soient portées à sa connaissance dès que possible, et avant leur entrée en vigueur, afin de permettre leur examen.

- **Surveillance du prix des carnets TIR**

29. La TIRExB n'a pu parvenir à un consensus sur les modalités de la surveillance du prix des carnets TIR. Un membre a estimé que les informations sur la question, à transmettre par l'IRU, devraient consister en une indication du prix total des carnets TIR et des éléments de coût. D'autres ont jugé que ces renseignements détaillés relevaient des activités commerciales de l'IRU et n'intéressaient pas la TIRExB.

- **Rétablissement de la couverture de garantie intégrale des carnets TIR**

30. La TIRExB a décidé d'étudier les moyens de rétablir la garantie intégrale dans le cadre du régime TIR pour toutes les catégories de marchandises conformément aux décisions pertinentes prises par le WP.30 à sa quatre-vingt-douzième session (TRANS/WP.30/184, par. 50).

31. La TIRExB a distingué quatre questions à résoudre :

a) Rétablissement de la couverture d'assurance sur le territoire de l'UE pour les trois catégories de marchandises pour lesquelles la couverture de garantie globale avait été rétablie le 1er août 1997 dans le cadre du système de transit communautaire/commun;

b) Rétablissement de la couverture d'assurance pour toutes les autres marchandises exclues sur le territoire de l'UE;

c) Réintroduction de la couverture d'assurance pour les petites quantités de tabac et d'alcool (TRANS/WP.30/162, par. 41 à 43);

d) Rétablissement de la couverture d'assurance pour le carnet TIR "tabac/alcool".

32. L'observateur de l'IRU a fait part des craintes de l'Assemblée générale de son organisation quant au risque qu'il y aurait à réintroduire ces marchandises dans la chaîne de garantie sans s'être doté d'un système de contrôle clair et totalement fiable.

- **Bureaux de douane agréés pour les opérations TIR**

33. Conformément à l'article 45 de la Convention, la TIRExB a décidé d'étudier les manières possibles d'établir et d'exploiter une banque internationale de données sur les bureaux de douane agréés pour l'accomplissement d'opérations TIR, qui pourrait être consulté en ligne par les parties intéressées. Le Secrétaire TIR a été prié d'établir des propositions concrètes à ce sujet.

- **Application intégrale du système de contrôle EDI des carnets TIR**

34. La TIRExB a fait valoir l'importance du fonctionnement effectif du système de contrôle EDI des carnets TIR (système SAFETIR de l'IRU) dans tous les pays appliquant le régime TIR. Le Secrétaire TIR a été prié de consulter l'IRU sur les possibilités de mieux appliquer le système dans certains pays et d'apporter son concours à cet effet.

35. L'IRU et le Secrétaire TIR ont été priés de présenter des propositions concrètes relatives à une procédure efficace de mise en concordance. Une telle procédure était en effet indispensable lorsque les données transmises par le système EDI étaient apparemment erronées, incomplètes ou ne correspondaient pas aux renseignements contenus dans le carnet TIR retourné à l'association et à l'IRU après la fin de l'opération TIR.

- **Autres questions prioritaires**

36. La TIRExB a estimé que les questions ci-après pourraient aussi être inscrites à son programme de travail :

- Établissement d'un manuel sur les meilleures pratiques dans les Parties contractantes;
- Appui aux activités de formation relatives à l'application du régime TIR, principalement dans les nouvelles Parties contractantes à la Convention;
- Possibilité d'habiliter des destinataires et des expéditeurs spécialement agréés à terminer ou débiter des opérations TIR dans leurs locaux (voir art. 49 de la Convention).

PROCHAINE SESSION DE LA TIRExB

37. La TIRExB a décidé de tenir sa deuxième session à Genève le 25 juin 1999, à l'occasion de celle du Groupe spécial d'experts sur la phase II du processus de révision TIR.

B. RAPPORT DE LA DEUXIÈME SESSION DE LA TIRExB (Genève, 25 juin 1999)

PARTICIPATION

1. La Commission de contrôle TIR (TIRExB) a tenu sa deuxième session à Genève, le 25 juin 1999.
2. Étaient présents les huit membres suivants de la TIRExB : M. G. Bauer (Suisse), M. O. Beginin (Fédération de Russie), M. R. Ehmcke (Allemagne), M. O. Fedorov (Ukraine), M. Z. Lovric (Croatie), M. J. Marques (Communauté européenne), M. M. Olszewski (Pologne), M. I. Parts (Estonie). Mme Y. Kasikçi (Turquie) était excusée.
3. Le Secrétaire TIR a participé à la session conformément au premier paragraphe de l'alinéa 9 de l'annexe 8 à la Convention.
4. L'Union internationale des transports routiers (IRU) a participé à la session en application du paragraphe 5 de l'article 11 de l'annexe 8 à la Convention. Elle était représentée par M. Groenendijk, Chef du Département TIR.
5. Il n'y a pas eu participation d'autres organisations.

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

6. La TIRExB a adopté l'ordre du jour de sa session en cours, tel qu'établi par le Secrétaire TIR (TIRExB/1999/3), après avoir ajouté les points suivants :

Point 3 bis : Situation de la procédure d'arbitrage concernant les demandes de paiement présentées par les douanes et non encore réglées

Point 8 : Application de la Convention TIR dans la République fédérale de Yougoslavie

ADOPTION DU RAPPORT DE LA PREMIÈRE SESSION DE LA TIRExB

Documents : TIRExB/1999/2 et TIRExB/1999/2/Rev.1.

7. La TIRExB a adopté le rapport de sa première session, tel qu'établi par le Secrétaire TIR (TIRExB/1999/2), après avoir apporté des modifications à la version anglaise.
8. La TIRExB a estimé que l'expression "opération TIR avec utilisateurs multiples" (par exemple une opération TIR faisant appel à plus d'un transporteur) devrait être utilisée au lieu de l'expression "opération TIR multimodale". Avant d'utiliser la nouvelle expression, "opération TIR avec utilisateurs multiples", il faudra en établir une définition précise.
9. En ce qui concerne la distribution des documents, la TIRExB est convenue que des extraits de ses rapports pourraient être publiés afin de permettre aux Parties contractantes d'être au fait des principaux points étudiés et des résultats de ses travaux. Il pourrait en être ainsi décidé chaque fois que nécessaire.

10. La version révisée du rapport de la première session de la TIRExB est parue sous la cote TIRExB/1999/2/Rev.1.

COMMUNICATION À LA TIRExB DES DOCUMENTS REQUIS SUR LE PLAN JURIDIQUE ET RESPECT DES DISPOSITIONS DE LA CONVENTION

Document : TIRExB/1999/4.

11. La TIRExB a été informée de la situation actuelle en ce qui concerne la transmission, par les Parties contractantes, des documents requis sur le plan juridique (TIRExB/1999/4). Conformément à la demande faite par la TIRExB à sa première session (TIRExB/1999/2, par. 16), le Secrétaire TIR avait, le 15 avril 1999, envoyé une lettre de rappel à toutes les autorités compétentes des États n'ayant pas encore communiqué la totalité des documents requis. À ce jour, 24 pays l'avaient fait. Dans la plupart des autres Parties contractantes, la procédure de ratification des amendements adoptés dans le cadre de la phase I du processus de révision TIR n'était pas encore achevée.

12. La TIRExB s'est déclarée préoccupée de la longueur du temps mis dans certaines Parties contractantes pour transposer dans leur législation interne les dispositions de la Convention modifiée. Elle a estimé que le Comité de gestion devrait être informé du problème afin d'envisager une prolongation éventuelle de la période légale fixée au paragraphe 3 de l'article 59.

13. La TIRExB a pris note d'une brève présentation du fonctionnement de la banque de données internationales TIR, gérée par le secrétariat TIR. À ce jour, les autorités compétentes avaient, conformément à l'annexe 9, deuxième partie, de la Convention communiqué des données portant sur 20 544 utilisateurs de carnets TIR habilités. Ces données étaient stockées telles qu'elles avaient été communiquées à la TIRExB.

SITUATION DE LA PROCÉDURE D'ARBITRAGE LIÉE AUX DEMANDES DE PAIEMENT DOUANIÈRES NON ENCORE RÉGLÉES

14. Compte tenu de l'examen de la question lors des sessions du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30), la Commission s'est déclarée extrêmement préoccupée de l'extrême longueur des procédures d'arbitrage qui pourrait se traduire par l'extinction de dettes douanières dans certaines Parties contractantes à la Convention TIR, alors même qu'elles faisaient l'objet de procédures juridiques.

15. La TIRExB a rappelé que conformément à la demande de certaines associations garantes, plusieurs pays avaient accepté de suspendre les poursuites juridiques déjà engagées contre des associations nationales garantes jusqu'à ce que l'arbitrage débouche sur des résultats concrets. Il a été souligné que pour l'instant, ces pays pourraient souhaiter réactiver ces poursuites afin de ne pas laisser expirer l'échéance applicable aux demandes de paiement.

16. Certains membres de la TIRExB ont douté que la procédure d'arbitrage actuelle, qui faisait seulement intervenir l'IRU et non les autorités douanières concernées, convienne pour assurer un règlement rapide des demandes de règlement en suspens, surtout si l'on tenait compte de la période

extrêmement longue écoulee sans qu'il y ait eu indemnisation des réclamations individuelles. La TIRExB a aussi noté avec préoccupation que des représentants de l'ancien groupement d'assureurs avaient apparemment pris contact avec au moins une autorité douanière dans le but de négocier les conditions et le montant des paiements à régler. L'autorité douanière concernée avait opposé une fin de non-recevoir. À ce sujet, l'IRU a été priée de fournir à la prochaine session de la TIRExB un état des demandes de règlement, pays par pays, examinées dans le cadre de la procédure d'arbitrage.

OPÉRATIONS DE TRANSPORT AVEC UTILISATEURS MULTIPLES DANS LE CADRE DU RÉGIME TIR

Document : TIRExB/1999/5.

17. La Commission a poursuivi l'examen de la question des opérations TIR avec utilisateurs multiples, sur la base du document TIRExB/1999/5 établi par le Secrétaire TIR. Il a été souligné que la TIRExB, plutôt que d'étudier les raisons des divers avis sur la question parmi les diverses Parties contractantes, devrait se concentrer sur la recherche de solutions pratiques au problème.

18. La TIRExB a estimé qu'un mémorandum d'accord pourrait offrir une solution à toutes les parties concernées. Ce mémorandum aurait pour objectif non pas de modifier les dispositions de la Convention, mais de parvenir à une interprétation commune de cet instrument dans les pays où des opérations TIR avec utilisateurs multiples étaient effectuées. Les autorités compétentes, les associations nationales et autres parties intéressées pourraient être invitées à signer ce mémorandum. L'observateur de l'IRU a fait observer que le mémorandum ne devrait pas aborder la question du règlement des demandes de paiement. Il lui semblait nécessaire de réactiver la réunion d'experts entre des représentants du Comité national des douanes russes, de l'Association des transporteurs routiers internationaux (ASMAP) de l'IRU et du nouveau groupement d'assureurs.

19. Le Secrétaire TIR a été prié d'établir dès que possible l'avant-projet d'un tel mémorandum d'accord, pour examen par la TIRExB, et, après consultation avec le Président de la Commission de contrôle, de le transmettre aux pays concernés pour observations. Le texte définitif du mémorandum pourrait alors être établi à la session suivante de la TIRExB.

20. L'observateur de l'IRU a estimé qu'un tel mémorandum pourrait constituer un précédent dangereux, éventuellement lourd de conséquences si certains pays souhaitaient conclure d'autres accords sur des questions pourtant clairement définies dans la Convention.

MESURES DE CONTRÔLE NATIONALES

Document : TIRExB/1999/6.

21. La TIRExB a été informée que, suite à la demande faite à sa première session (TIRExB/1999/2, par. 28), le Secrétaire TIR avait étudié les mesures de contrôle nationales prises par les autorités compétentes d'environ 30 pays

utilisant le régime TIR conformément à l'article 42 *bis* de la Convention (TIRExB/1999/6). En outre, la Commission a pris note des mesures de contrôle entrées récemment en vigueur en Roumanie et en Lituanie.

22. Le Secrétaire TIR a été prié de poursuivre ses activités dans ce domaine, en vue non seulement de rassembler ce type de renseignements mais aussi d'analyser les raisons données par les pays pour justifier l'application de mesures de contrôle nationales.

SURVEILLANCE DU PRIX DES CARNETS TIR

23. La TIRExB a pris note des renseignements communiqués par l'IRU au sujet du prix des carnets TIR et a décidé d'étudier la question en détail à sa prochaine session.

ACTIVITÉS DU SECRÉTARIAT TIR

24. La TIRExB a été informée par le Secrétaire TIR des activités effectuées par le secrétariat TIR conformément à son mandat, et elle a décidé de poursuivre l'examen détaillé de la question à sa prochaine session.

QUESTIONS DIVERSES

Point non étudié, faute de temps.

DATES ET LIEU DE LA PROCHAINE SESSION

25. La TIRExB a accepté avec satisfaction la proposition de la Fédération de Russie de tenir sa troisième session à Moscou, les 22 et 23 septembre 1999.

**C. RAPPORT DE LA TROISIÈME SESSION DE LA TIRExB
(Moscou, 22 et 23 septembre 1999)**

PARTICIPATION

1. La Commission de contrôle TIR (TIRExB) a tenu sa troisième session à Moscou, les 22 et 23 septembre 1999.
2. Étaient présents les sept membres suivants de la TIRExB : M. G. Bauer (Suisse), M. O. Beginin (Fédération de Russie), M. R. Ehmcke (Allemagne), M. Z. Lovric (Croatie), M. J. Marques (Communauté européenne), M. M. Olszewski (Pologne) et M. I. Parts (Estonie). Mme Y. Kasikçi (Turquie) et M. O. Fedorov (Ukraine) étaient excusés.
3. Le Secrétaire TIR a participé à la session conformément au premier paragraphe de l'article 9 de l'annexe 8 à la Convention.
4. L'Union internationale des transports routiers (IRU) a participé à la session en application du paragraphe 5 de l'article 11 de l'annexe 8 à la Convention. Elle était représentée par M. J. Groenendijk, chef du département TIR, M. A. Shmelev, représentant de l'IRU en Fédération de Russie, et Mme J. Adamova, son assistante.
5. L'Association des transporteurs routiers internationaux (ASMAP) a participé à la session sur invitation du Président. Elle était représentée par M. A. Lokhov, chef du Département des affaires douanières.

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

6. La TIRExB a adopté l'ordre du jour de sa session en cours, tel qu'établi par le Secrétaire TIR (TIRExB/AGE/1999/3) après avoir ajouté les rubriques suivantes :

- Point 11 :
- a) Transport d'aide humanitaire sous couvert de carnets TIR;
 - b) Transit de marchandises dans l'ex-Yougoslavie;
 - c) Certificat d'homologation des véhicules routiers.

ADOPTION DU RAPPORT DE LA DEUXIÈME SESSION DE LA TIRExB

Documents : TIRExB/1999/7 et TIRExB/1999/7/Rev.1.

7. La TIRExB a adopté le rapport de sa deuxième session, tel qu'établi par le Secrétaire TIR (TIRExB/1999/7), après avoir apporté des modifications à la version anglaise.
8. Le rapport de la deuxième session de la TIRExB, tel qu'adopté, est paru sous la cote TIRExB/1999/7/Rev.1.

SURVEILLANCE DU PRIX DES CARNETS TIR

Document : Document informel No 6.

9. Suite aux débats engagés à ses première et deuxième sessions (TIRExB/1999/2, par. 29; TIRExB/1999/7, par. 23), la TIRExB a examiné en détail les renseignements communiqués par l'IRU en juin 1999 (document informel No 6) sur le prix des carnets TIR.

10. Le représentant de l'IRU a informé la TIRExB qu'il était très difficile de donner un aperçu général de tous les éléments du prix des carnets TIR et expliqué que ce dernier comprenait en principe le coût de la prime d'assurance et divers autres éléments. Le prix du carnet TIR était approuvé chaque année par les organes compétents de l'IRU. Les comptes de l'IRU respectaient totalement la législation fiscale suisse.

11. Il a en outre fait valoir que le prix des carnets TIR variait selon les pays. Cela pouvait être expliqué par le fait que les associations nationales délivraient les carnets TIR à des taux de change calculés en fonction du prix auquel l'IRU les leur distribuait. Les différences de prix des carnets TIR selon les pays n'étaient donc pas dues à une politique tarifaire de l'IRU mais par exemple, aux frais perçus par les associations auprès de leurs membres, aux différents niveaux d'assurance, etc. En conséquence, le prix de délivrance du carnet TIR cité dans le document informel No 6 n'était pas identique à celui demandé par les associations nationales aux transporteurs.

12. La TIRExB a invité l'IRU à la tenir informée de tout changement touchant le prix des carnets TIR et a demandé au secrétariat TIR de continuer de suivre la situation.

RÈGLEMENT DES DEMANDES DE PAIEMENT PRÉSENTÉES PAR LES DOUANES ET POSSIBILITÉS D'AMÉLIORATION DE LA COUVERTURE DE GARANTIE SUR LA BASE DE LA STRUCTURE ACTUELLE DES COÛTS DES CARNETS TIR

Documents : TIRExB/1999/7, TRANS/WP.30/R.195 et Corr.1.

13. En ce qui concerne les demandes de paiement étudiées à l'occasion du processus d'arbitrage entre l'IRU et l'ancien groupement d'assureurs, l'IRU a informé la TIRExB que 5 800 réclamations avaient été présentées, sur lesquelles 1 600 avaient déjà été retirées, soit que les délais aient expiré, soit que les sommes aient été réglées par le destinataire des marchandises ou le titulaire du carnet TIR ou que l'administration ait elle-même retiré la demande de paiement correspondante.

14. Afin d'obtenir des renseignements plus détaillés sur la situation du processus d'arbitrage, l'IRU a proposé que son juriste chargé de la procédure d'arbitrage soit invité à participer à une réunion informelle de la TIRExB. La Commission a accepté cette proposition et proposé que cette réunion se tienne à Genève le 21 octobre 1999. L'IRU a estimé que la question de l'ancien groupement d'assureurs ne relevait pas de la compétence de la TIRExB étant donné que les problèmes connexes étaient bien antérieurs à la création de la Commission. L'IRU a souhaité que les travaux de cette réunion restent confidentiels, ce que la Commission a accepté.

15. En ce qui concerne la procédure d'arbitrage entre l'IRU et l'ancien groupement d'assureurs, la TIRExB s'est déclarée préoccupée par le fait de s'en remettre à un contrat d'assurance unique. Il a été convenu que le risque lié au règlement des droits et taxes douaniers différés ne pouvait être transféré au domaine public et qu'il faudrait peut-être éventuellement envisager des sources de garantie autres que le système d'assurance unique actuellement en vigueur. Diverses formes de garantie - fonds de réserve ou autres types de garantie indépendante de la couverture d'assurance - pourraient être envisagées et analysées au regard de leur disponibilité et de leur fiabilité dans le cadre de la chaîne de garantie stipulée dans la Convention. La TIRExB a demandé au secrétariat TIR d'étudier ces questions de fond plus avant et d'établir un document à ce sujet pour l'une des prochaines sessions.

OPÉRATIONS DE TRANSPORT AVEC UTILISATEURS MULTIPLES DANS LE CADRE DU RÉGIME TIR

Documents : TIRExB/1999/7; projet de mémorandum d'accord concernant les opérations TIR avec utilisateurs multiples.

16. Lors de l'examen d'un avant-projet de mémorandum d'accord éventuel, établi par le secrétaire TIR avec le Président de la TIRExB, suite à la demande formulée à la deuxième session (25 juin 1999), des participants se sont demandé si un tel mémorandum d'accord était bien l'instrument approprié pour résoudre le problème en question. Il a été décidé que, dans ce domaine, les propositions devraient être présentées sous forme d'une recommandation ou d'une résolution étant donné que l'on avait déjà utilisé à plusieurs occasions un tel instrument pour assurer la bonne application de la Convention TIR.

17. Le secrétaire TIR a fait valoir qu'une recommandation pourrait être rédigée et éventuellement adoptée par le Comité de gestion TIR. La transparence des opérations de transport avec utilisateurs multiples serait alors assurée. Cette recommandation pourrait laisser à la discrétion des Parties contractantes le soin d'imposer des conditions et des prescriptions, pour autant qu'elles soient conformes à la lettre et à l'esprit de la Convention.

18. Le représentant de l'IRU a fait part de ses réserves concernant le projet établi par le secrétaire TIR et le Président de la TIRExB car cela entraînerait une reconnaissance officielle de la possibilité d'appliquer la Convention TIR "à la carte". À son avis, tous les problèmes pourraient être résolus en définissant dans la Convention l'expression "titulaire d'un carnet TIR", qui devrait être la seule personne responsable pour l'ensemble de l'opération TIR. La responsabilité du titulaire ne pouvait être transférée à un tiers.

19. On a fait aussi observer qu'un problème juridique pourrait être soulevé car l'expression "transporteur successif" n'avait pas été définie clairement.

20. La TIRExB a prié le secrétariat TIR d'établir, au nom de la Commission, un projet de recommandation sur la validité d'opérations TIR avec utilisateurs multiples; il devrait être transmis au Groupe de travail des problèmes

douaniers intéressant les transports (WP.30) ainsi qu'au Comité de gestion TIR à leurs sessions d'octobre 1999, pour adoption.

APPLICATION DU RÉGIME TIR À LA FRONTIÈRE EXTÉRIEURE DE LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE

21. Le Secrétaire TIR a informé les membres de la Commission des résultats des deux visites techniques effectuées en juin et juillet 1999 à la frontière extérieure de la Communauté européenne.

22. La TIRExB a été informée que (très vraisemblablement à compter du 1er février 2000) l'Administration douanière allemande n'autoriserait plus l'ouverture d'opérations de transit TIR aux bureaux de douane situés aux frontières. Les bureaux de douane intérieurs appropriés seront prêts à ouvrir les opérations de transit. Il a été noté que tous les détails voulus (une liste et une carte indiquant tous les bureaux de douane intérieurs où des opérations de transit pourront être ouvertes, ainsi qu'une directive de l'administration) seraient communiqués en temps utile au secrétariat TIR par les autorités douanières allemandes, pour information de toutes les parties concernées.

APPLICATION INTÉGRALE DU SYSTÈME DE CONTRÔLE INFORMATISÉ DES CARNETS TIR ET PROCÉDURES ÉVENTUELLES DE MISE EN CONCORDANCE

Documents : document informel No 5; TRANS/WP.30/1999/11.

23. L'IRU a informé la TIRExB de la situation actuelle de l'application du système SAFETIR.

24. La TIRExB est convenue que les propositions suivantes, présentées par l'IRU, pourraient compléter les dispositions de la Recommandation adoptée le 20 octobre 1995 par le Comité de gestion TIR :

- Introduction d'une procédure idéale pour les demandes de mise en concordance au sein de chaque Partie contractante;
- Harmonisation de la "déclaration" de la fin partielle ou définitive des opérations TIR;
- Harmonisation de l'enregistrement des noms et des codes des bureaux de douane du pays de destination.

APPLICATION DE LA CONVENTION TIR LORSQUE LA PREMIÈRE PARTIE D'UNE OPÉRATION DE TRANSPORT N'EST PAS EFFECTUÉE PAR LA ROUTE

Document : TIRExB/AGE/1999/3.

25. Suite à une demande émanant des autorités douanières lettones, la TIRExB a étudié comment appliquer les dispositions de l'article 2 de la Convention lorsque la première partie d'une opération de transport était effectuée par transport ferroviaire avec franchissement d'une frontière et la dernière partie du trajet était effectuée par un véhicule routier, sans franchissement de frontière. La question était de savoir s'il existait une couverture de

garantie pour une pareille opération TIR au cas où une infraction intervienne pendant la partie ferroviaire du transport et par conséquent qu'aucune partie du trajet n'avait été effectuée par véhicule routier.

26. La TIRExB a rappelé que, conformément à la note explicative 0.2-2 (annexe 6 de la Convention), la responsabilité de l'association garante demeurait engagée même dans le cas où, pour des raisons imprévues, de caractère commercial ou accidentel, aucune partie du trajet ne pouvait être effectuée par route. La TIRExB a estimé que, en principe, ces dispositions devraient s'appliquer si une infraction était commise lors d'une partie du trajet non effectuée par route, mais que l'on pouvait conclure du carnet TIR et d'autres documents que l'opération de transport aurait dû être suivie par la partie routière du trajet.

27. La TIRExB a décidé de revenir sur la question à sa prochaine session.

RAPPORT D'ACTIVITÉ DE LA TIRExB

Document : TRANS/WP.30/AC.2/1999/3.

28. La TIRExB a examiné et approuvé un bref rapport d'activité établi par le Secrétaire TIR. Ce rapport sera présenté et complété par des précisions données verbalement par le Président de la TIRExB à la prochaine session du Comité de gestion TIR.

PROJET DE BUDGET ET PLAN DE DÉPENSES DE LA TIRExB ET DU SecrÉTARIAT TIR POUR L'AN 2000

Documents : TRANS/WP.30/AC.2/1999/6, TRANS/WP.30/AC.2/1999/1,
TRANS/WP.30/AC.2/1999/5.

29. La TIRExB a examiné et approuvé le projet de budget et du plan de dépenses pour son fonctionnement en l'an 2000, tel qu'établi par le Secrétaire TIR (TRANS/WP.30/AC.2/1999/5).

30. Le représentant de l'IRU a informé la TIRExB qu'il prévoyait que 2,2 millions de carnets TIR seraient délivrés en l'an 2000.

31. À ce sujet, la TIRExB a également pris note d'un rapport financier établi par le Secrétaire TIR pour la période du 1er janvier 1999 au 31 juillet 1999. Ce rapport sera également transmis, pour information, à la session d'octobre 1999 du Comité de gestion TIR (TRANS/WP.30/AC.2/1999/6) afin d'assurer la pleine transparence des fonctions et des coûts de la TIRExB.

QUESTIONS DIVERSES

a) Transport de l'aide humanitaire sous couvert de carnets TIR

32. La TIRExB a été informée que certaines associations garantes refusaient de garantir le transport d'aide humanitaire sous couvert de carnets TIR. La TIRExB est convenue que ces opérations pouvaient être effectuées sous couvert de carnets TIR dès lors que le titulaire du carnet TIR était habilité conformément à l'annexe 9 de la Convention TIR.

b) Transit de marchandises par le territoire de la République fédérale de Yougoslavie

33. La TIRExB a été informée que les autorités douanières hongroises refusaient d'accepter les carnets TIR utilisés dans des opérations de transit empruntant le territoire de la République fédérale de Yougoslavie lorsque les autorités douanières avaient apposé leurs propres scellements, et l'avaient parfois mentionné dans le carnet TIR, en dépit du fait que le statut de Partie contractante à la Convention TIR n'avait pas encore été éclairci. En pareil cas, les autorités douanières hongroises refusaient d'accepter le carnet TIR, procédaient à l'inspection des marchandises et exigeaient l'ouverture d'un document T.

34. Sur la base des renseignements communiqués à l'IRU, la TIRExB a estimé que dans ces cas, l'opération TIR devrait pouvoir être poursuivie même si le compartiment de chargement comportait le scellement douanier d'une Partie non contractante. Les marchandises pouvaient être vérifiées, de nouveaux scellements pouvaient être apposés, mais l'opération de transport devait pouvoir être poursuivie avec le même carnet TIR. Le secrétariat TIR a été prié de contacter les autorités douanières hongroises à ce sujet afin de s'enquérir de la situation.

c) Certificat d'homologation

35. La TIRExB a été informée qu'il n'était pas rare que, dans la Fédération de Russie, pour des véhicules importés de pays d'Europe occidentale et munis d'un certificat d'homologation, un nouveau certificat d'homologation soit délivré dans la Fédération de Russie. Le fait qu'il existe parfois deux certificats d'homologation pour un même camion semble résulter d'une méprise de la part des autorités russes d'homologation. Les autorités compétentes de la Fédération de Russie avaient été priées de veiller à ce qu'il soit mis fin à cette situation.

DATE ET LIEU DE LA PROCHAINE SESSION

36. La TIRExB a décidé de tenir sa prochaine session le 21 octobre 1999 à Genève.
