



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des problèmes douaniers  
intéressant les transports****144<sup>e</sup> session**

Genève, 11-14 octobre 2016

Point 3 b) i) de l'ordre du jour provisoire

**Convention douanière relative au transport international  
de marchandises sous le couvert de carnets TIR****(Convention TIR de 1975) : Révision de la Convention :****Propositions d'amendements à la Convention****Propositions d'amendements à la Convention****Carnet TIR « Tabac/Alcool »**

Note du secrétariat

**I. Faits antérieurs et mandat**

1. À sa 143<sup>e</sup> session, le Groupe de travail a pris note des informations communiquées sur les considérations préliminaires présentées par l'Union internationale des transports routiers (IRU) en vue de réintroduire le carnet TIR « Tabac/Alcool » pour certains produits alcoolisés sous forme de projet pilote, mais il a exprimé ses doutes quant à la base juridique de cette réintroduction ainsi qu'aux risques pratiques qu'impliquerait la mise en œuvre de ce projet pilote. L'IRU a été priée de continuer à élaborer cette proposition, y compris en ce qui concerne le montant éventuel de la garantie pour de tels transports et d'en rendre compte à la prochaine session. La Fédération de Russie a demandé au secrétariat de faire part de ses observations concernant la décision qui avait été prise par l'IRU en 1994 de cesser l'impression et la distribution des carnets TIR « Tabac-Alcool ». Le secrétariat a aussi été prié de faire savoir s'il jugeait que la formulation actuelle du paragraphe 3 de l'article 8 offrait déjà aux Parties contractantes la possibilité de s'abstenir de fixer de montant maximal pour la garantie recommandée. Enfin, en réponse à une question de la

---

\* Nouveau tirage pour raisons techniques (29 août 2016).



République islamique d'Iran, le Groupe de travail a confirmé qu'en l'absence de carnets TIR « Tabac-Alcool » spécifiques il n'était pas possible de transporter des produits du tabac ou de l'alcool sous le couvert d'un carnet TIR (voir le document ECE/TRANS/WP.30/286, par. 23)

2. Dans le présent document, le secrétariat résume l'historique des débats sur le transport de tabac et d'alcool depuis les origines de la Convention TIR et jusqu'à la décision prise par l'IRU en 1994 de cesser l'impression du Carnet TIR à cet usage et la distribution des produits du tabac et de l'alcool, ainsi que sur l'introduction de la note explicative 0.8.3. En outre, le secrétariat donne son avis en réponse aux questions soulevées par la Fédération de Russie.

## **II. Bref historique du transport de tabac et d'alcool sous le couvert de carnets TIR**

3. Une des premières références au transport de tabac et d'alcool dans le cadre de la Convention TIR remonte à la vingt-cinquième session du Groupe de travail (décembre 1967), à laquelle le représentant de l'IRU avait fait observer que les infractions en matière de contrebande concernaient principalement certaines marchandises, en particulier les cigarettes. Dans ces conditions, il se demandait s'il ne serait pas possible d'exclure les cigarettes du transport sous le couvert de carnets TIR et il a exprimé le souhait de connaître l'avis du Groupe de travail à ce sujet. Le Groupe de travail avait jugé que cette question était d'une grande importance et il avait demandé à l'IRU de soumettre une note pour examen à une session ultérieure (voir document TRANS/WP30/107, par. 107).

4. À sa vingt-sixième session (mai 1968), le Groupe de travail avait examiné la note par l'IRU et il lui avait été présenté des spécimens du modèle du carnet TIR avec le mot « Tabac » surimprimé en diagonale sur chaque volet. L'IRU avait annoncé qu'elle n'avait pas l'intention de proposer aux administrations douanières une modification de l'acte de cautionnement. Elle se bornait, pour le moment, à demander que les carnets TIR surimprimés « Tabac » soient admis par les autorités douanières et qu'une attention particulière soit portée aux envois contenant du tabac qui ne seraient pas couverts par un carnet portant la mention surimprimée « Tabac ». Après discussion, le Groupe de travail a décidé :

(a) Que les carnets qui ne se distinguent du modèle du carnet TIR figurant à l'annexe 1 de la Convention que par la mention « Tabac » surimprimée sur le carnet seront considérés comme étant conformes à ce modèle ;

(b) Que les envois de tabac effectués sous le couvert de carnets TIR ne portant cette mention surimprimée doivent être acceptés par les administrations douanières ;

(c) Que les envois de tabac peuvent être considérés comme des envois relevant de l'article 13 de la Convention TIR, qui prévoit l'application de certaines mesures particulières de contrôle douanier (voir le document TRANS/WP30/110, par. 35 à 43).

5. À sa soixante-treizième session (juillet 1992), le Groupe de travail avait noté que les carnets TIR marqués « Tabac » qui avaient été créés à l'origine en vertu de la Convention TIR de 1959 étaient encore utilisés occasionnellement dans certains pays pour le transport des cigarettes et de l'alcool. Du point de vue douanier, ces carnets répondaient aux mêmes exigences que les autres Carnets TIR. Pour les associations garantes nationales, cependant, ces carnets offraient des garanties supplémentaires, compte tenu des obligations contractuelles spéciales imposées aux transporteurs utilisateurs de ce genre de carnets (voir le document TRANS/WP30/145, par. 27).

6. À la soixante-quatorzième session du Groupe de travail (octobre 1992), l'IRU avait présenté un Carnet TIR offrant une garantie élevée couvrant des droits et taxes exigibles d'un montant pouvant aller jusqu'à 200 000 dollars. Ce nouveau Carnet TIR assorti d'une garantie élevée, qui ne remplaçait pas le carnet existant mais le complétait, ne s'appliquait qu'à un nombre de marchandises limité et, compte tenu de l'augmentation du montant couvert, ne serait délivré qu'à un nombre restreint d'entreprises de transport dignes de confiance et offrant toutes les garanties nécessaires pour recevoir ces carnets. Le Groupe de travail, accueillant favorablement l'initiative prise par l'IRU, s'est demandé s'il ne convenait pas, outre l'introduction d'un carnet TIR supplémentaire, de relever la limite de garantie de 50 000 dollars pour tous les carnets TIR, comme recommandé dans la note explicative 0.8.3 de l'annexe 6 de la Convention. Il était aussi d'avis que la liste de marchandises proposée par l'IRU, pour laquelle le nouveau Carnet allait être établi, devrait être complétée de façon à couvrir les marchandises à haut risque, telles que la bière, le matériel électronique, la viande et les animaux vivants (voir le document TRANS/WP30/147, par. 36 à 39).

7. À sa soixante-quinzième session (mars 1993), le Groupe de travail avait poursuivi l'examen de l'introduction éventuelle d'un nouveau carnet TIR à garantie élevée. Tout en prenant note de l'argument invoqué par l'IRU selon lequel une garantie d'assurance étendue à un nombre important de marchandises à haut risque pourrait perturber le marché des transports en excluant un nombre appréciable de petites et moyennes entreprises de l'accès à de tels transports et qu'elle serait en outre difficile à mettre en place et coûteuse à obtenir, le Groupe de travail a exprimé la crainte que l'exclusion de marchandises autres que l'alcool et le tabac n'aboutisse à une situation dans laquelle certains exploitants choisiraient d'utiliser plus largement le régime de transit TIR plutôt que, par exemple, de recourir à l'option du transit communautaire à seule fin de limiter le montant des garanties.

8. En tout état de cause, le Groupe de travail a estimé que toutes les catégories de marchandises visées par le Carnet TIR à garantie élevée devaient être définies sans équivoque et que le poids et/ou la valeur pour lesquels l'utilisation de ce Carnet TIR à garantie élevée serait exigée devaient être clairement fixés par une décision harmonisée au niveau international. Le Groupe de travail était conscient que les amendements à apporter à la Convention TIR à cet effet prendraient beaucoup de temps. Comme d'autre part il y avait urgence à introduire des limites de garantie plus élevées, le Groupe de travail a décidé de procéder en suivant une approche à deux voies.

a) En tant que première mesure immédiate (voie accélérée), il prévoyait d'adopter, à sa session suivante (juin 1993), un commentaire à la note explicative 0.8.3 de l'annexe 6 de la Convention, portant la limite de garantie exigée recommandée à 200 000 dollars pour certaines marchandises à haut risque.

b) À la même session, il envisageait d'examiner un projet d'amendement à la note explicative 0.8.3 de l'annexe 6 de la Convention et éventuellement à l'annexe 1 de la Convention en vue de le ou les transmettre au Comité de gestion de la Convention TIR pour adoption à sa seizième session (octobre 1993) (voir le document ECE/TRANS/WP.30/149, par. 15 à 22).

9. Le Groupe de travail a noté qu'à la suite d'une décision du groupement international d'assureurs, l'IRU avait supprimé provisoirement, à dater du 4 juin 1993 à minuit, la garantie concernant les Carnets TIR dans tous les cas où la quantité d'alcool et de tabac transportée dépasserait 500 kg par Carnet TIR. D'après l'IRU, cette mesure avait dû être prise en raison du nombre croissant de fraudes douanières constatées dans le cadre du régime de transit TIR en liaison avec ces marchandises, et pour sauvegarder le fonctionnement de la chaîne de garantie internationale. Dans ce contexte, le Groupe de travail a poursuivi son examen de la question de l'introduction éventuelle d'un nouveau Carnet TIR à garantie élevée. Sur la base de ces considérations, le Groupe de travail a

décidé d'introduire ce Carnet, ainsi qu'une proposition d'amendement à la Convention. Afin de pouvoir mettre en œuvre le plus tôt possible le nouveau Carnet TIR, le Groupe de travail a aussi adopté un projet de résolution par lequel tous les gouvernements représentés en son sein recommandent à l'unanimité l'introduction du Carnet TIR à garantie élevée à partir du 1<sup>er</sup> septembre 1993. Cette résolution devait servir de base juridique pour l'introduction du Carnet TIR avant que la proposition d'amendement n'entre en vigueur (voir le document TRANS/WP.30/151, par. 23 à 29).

10. À sa soixante-dix septième session (octobre 1993), le Groupe de travail a noté que jusque-là, 17 pays seulement utilisant le régime de transit TIR avaient accepté le Carnet TIR « Tabac/Alcool » introduit par la résolution n° 47. Il a souligné qu'il était extrêmement important pour l'introduction immédiate et le fonctionnement harmonieux du nouveau Carnet TIR « Tabac/Alcool » que les pays et les organisations d'intégration économique utilisant le régime de transit TIR acceptent tous le nouveau carnet le plus tôt possible. Tous les pays concernés et la Communauté européenne ont été instamment invités à informer sans retard le Secrétaire exécutif de la CEE/ONU de cette acceptation. Le Groupe de travail a procédé à un échange de vues sur la mise en œuvre pratique de la résolution n° 47 et souligné qu'en vertu des dispositions de ladite résolution, pour toutes les cargaisons contenant du tabac et de l'alcool, quels qu'en soient le volume et la valeur, le nouveau Carnet TIR « Tabac/Alcool » serait requis. Le Groupe de travail a décidé de renoncer à ajouter une nouvelle annexe 1 *bis* à la Convention mais d'incorporer les dispositions relatives au nouveau Carnet TIR « Tabac/Alcool » dans l'annexe 1 existante de la Convention, manière de procéder qui permettait d'éviter de modifier l'article 3 de la Convention (voir le document TRANS/WP.30/153, par. 15 à 24).

11. À sa seizième session (octobre 1993), l'AC.2 a adopté les propositions d'amendements à l'annexe 1 et à la note explicative 0.8.3 de l'annexe 6 (voir le document TRANS/WP.30/AC.2/33, par. 10 à 14). L'amendement 17 est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 1994.

12. À sa soixante-dix-huitième session (février 1994), le Groupe de travail avait procédé à un échange de vues sur l'application de la résolution n° 47, notamment en ce qui concerne l'expérience tirée de l'utilisation effective du nouveau Carnet TIR « Tabac/Alcool ». Compte tenu des vues exprimées par les transporteurs, le Groupe de travail a reconnu que l'application stricte de la résolution n° 47 pouvait éventuellement engendrer des difficultés pour certains transporteurs, en particulier pour ceux qui transportaient des cargaisons mixtes contenant aussi de petites quantités de tabac et d'alcool. Ces difficultés étaient dues au fait que seul un nombre très limité de transporteurs recevaient de l'IRU les nouveaux Carnets TIR « Tabac/Alcool », que les dépenses occasionnées par la mise en œuvre de ces carnets étaient très conséquentes et qu'ils devaient être utilisés pour toutes les cargaisons contenant du tabac et de l'alcool, quels qu'en soient le volume et la valeur (voir le document TRANS/WP.30/155, par. 14 à 19).

13. À sa quatre-vingtième session (octobre 1994), le Groupe de travail, après avoir pris acte qu'à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1994 le nouveau carnet TIR « Tabac/Alcool » faisait partie intégrante de la Convention, s'est déclaré très préoccupé par le nombre toujours croissant de cas de fraude douanière, notamment sur le tabac et l'alcool. L'instauration d'une caution de 200 000 dollars des États-Unis pour le transport de tabac et d'alcool selon la procédure TIR n'avait pas donné les résultats attendus dans la lutte contre la fraude. Il existait maintenant un risque sérieux que, compte tenu du grand nombre de faux carnets TIR « Tabac/Alcool » en circulation, qui commençaient seulement à être découverts, le dispositif de garantie ne puisse plus remplir sa fonction et que les autorités douanières n'acceptent plus les pertes de droits et taxes de douane dus au titre du régime TIR. En conséquence, le Groupe de travail a étudié plusieurs mesures d'urgence pour sauvegarder le

régime TIR, et il a instamment prié l'IRU de prendre toutes les mesures appropriées pour en préserver le bon fonctionnement (voir le document TRANS/WP.30/159, par. 12 à 25).

14. À sa soixante dix-septième session (octobre 1994), l'AC.2 a adopté un amendement pour permettre le transport de petites quantités d'alcool et de tabac sous le couvert du carnet TIR normal (voir le document TRANS/WP.30/AC.2/35, par. 16 à 19.).L'amendement 18 est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> août 1995.

15. À sa quatre-vingt-unième session (février 1995), le Groupe de travail a noté que le groupement international d'assureurs pour le système TIR avait suspendu la garantie d'assurance pour les carnets TIR « Tabac/Alcool » à compter du 30 novembre 1994 à minuit (TU). En conséquence, l'IRU et les associations nationales qui délivrent les carnets TIR avaient interrompu la délivrance des carnets TIR « Tabac/Alcool » à partir de la même date. Quelques semaines plus tard, le groupement international d'assureurs avait également dénoncé sa garantie concernant les carnets TIR normaux. Heureusement, grâce aux efforts très actifs de l'IRU, une nouvelle garantie d'assurance avait pu être trouvée, ce qui avait évité un effondrement total du système de transit TIR. Ce nouveau contrat d'assurance, cependant, n'incluait pas les carnets TIR « Tabac/Alcool », qui ne pouvaient donc plus être délivrés. Le représentant de l'IRU a souligné que l'obtention d'une telle garantie d'assurance dans un avenir proche était peu probable étant donné la situation actuelle du système de transit. Le Groupe de travail a insisté sur la grande importance de rétablir le régime du carnet TIR « Tabac/Alcool ». Pour y parvenir, de nombreuses délégations ont estimé qu'une garantie de 100 % des droits de douane et des taxes devrait être instaurée pour le transport du tabac et de l'alcool. En contrepartie, les autorités douanières accepteraient sans doute de mettre en place des procédures accélérées pour la décharge de ces carnets (voir le document TRANS/WP.30/162, par. 15 à 26).

### **III. Détermination du montant de garantie maximal recommandé**

16. À sa trente et unième session (octobre 1972), le Groupe de travail avait examiné une proposition de fixer un montant maximal de garantie de 50 000 dollars, exigible de l'association garante. Dans ce contexte, le Groupe de travail avait aussi étudié la possibilité d'établir des carnets TIR spéciaux pour le transport des marchandises de grande valeur ou fortement taxées, comme l'avait précédemment proposé l'IRU pour le transport du tabac. Le Groupe de travail s'était toutefois prononcé contre un tel système. Après examen, il avait accepté en principe le montant maximal proposé de 50 000 dollars et il avait demandé que l'on examine la question de savoir si ce montant devait être indiqué dans la Convention elle-même en tant que prescription obligatoire ou s'il devait être simplement recommandé dans une note explicative (voir le document TRANS/WP30/120, par. 31 à 34). La proposition de recommander dans une note explicative le montant maximal de garantie a été adoptée à la trente-deuxième session du Groupe de travail en octobre 1973 (voir le document TRANS/WP30/122, par. 23).

17. À sa trente-troisième session (mai 1974), le Groupe de travail avait réexaminé le texte de la note explicative. Bien que certains représentants aient été partisans de ne pas suggérer de limite précise, la majorité a considéré que cette limite était simplement une recommandation et le Groupe de travail a décidé en conséquence de maintenir le texte inchangé. Le représentant de la France a suggéré de faire figurer cette recommandation ailleurs que dans les notes explicatives et, afin de souligner son importance, d'en faire une résolution distincte ; il serait aussi plus facile ainsi de savoir quels pays appliquent le plafond recommandé (voir le document TRANS/GE.30/2, par. 10 et 11).

18. À la trente-septième session du Groupe de travail (mars 1977), le représentant de l'Espagne a attiré l'attention du Groupe de travail sur le fait que des limites de garantie plus élevées pourraient être nécessaires dans le cas d'une opération TIR portant sur un ensemble de véhicules ou plusieurs conteneurs chargés sur un seul véhicule routier ou sur un ensemble de véhicules. Le Groupe a admis que des limites variables de garantie étaient effectivement possibles dans le cadre de la Convention, surtout compte tenu du fait que le chiffre maximal indiqué dans la note explicative relative au paragraphe 3 de l'article 8 était seulement une recommandation. Il a jugé souhaitable cependant que l'on puisse parvenir à une unification du montant de garantie. L'expansion du champ géographique d'application du régime TIR rendait d'autant plus opportune cette unification (voir le document TRANS/GE.30/10, par. 28 et 29).

19. À la trente-huitième session du Groupe de travail (octobre 1977), les représentants de la Belgique (au nom des pays membres de la Communauté économique européenne), du Canada, de la Hongrie, de la Pologne et des États-Unis d'Amérique ont fait savoir que la limite de 50 000 dollars était acceptable. Le représentant de la Suisse a déclaré que cette limite était substantiellement inférieure à la limite existante, mais qu'il espérait qu'elle puisse devenir acceptable dans l'avenir. Le représentant de la Turquie a déclaré qu'il serait difficile pour son gouvernement d'accepter la recommandation. En dépit de la tendance à l'acceptation de la limite de 50 000 dollars qui semblait se manifester, le Groupe de travail a reconnu que l'application uniforme de la limite ne serait peut-être pas possible, particulièrement dans certains pays en développement où des limites plus élevées étaient exigées. Le Groupe de travail a noté que l'application des deux conventions dans un pays pourrait obliger à conclure avec l'association garante de deux contrats distincts prévoyant des limites de garantie différentes. Toutefois, on a encore noté que, la Convention de 1959 ne prévoyant pas de plafond, les pays étaient libres d'appliquer la limite recommandée dans la nouvelle Convention aux opérations menées dans le cadre des deux Conventions (voir le document TRANS/GE.30/12, par. 32 à 35).

20. À la soixante-treizième session du Groupe de travail (juillet 1992), le représentant de la Fédération de Russie a informé celui-ci du fait qu'il y avait de plus en plus d'opérations de transport TIR pour lesquelles les droits et taxes en jeu dépassaient le montant de 50 000 dollars. Les représentants de la France et de l'Allemagne, confirmant cette tendance, ont souligné qu'il fallait trouver un mécanisme offrant une garantie plus élevée que celle qui était actuellement apportée par les Carnets TIR pour les marchandises de valeur élevée ou à grand risque. Le représentant de l'IRU a fait savoir au Groupe de travail que son organisation était en train d'étudier la possibilité de mettre en application pour ces marchandises à valeur élevée et pour certains transporteurs fiables un Carnet TIR spécial à garantie renforcée (voir le document TRANS/WP30/145, par. 31 à 33).

21. À sa soixante-quatrième session (mars 1993), le Groupe de travail s'est demandé s'il ne convenait pas de modifier la note explicative 0.8.3 de l'annexe 6 de la Convention en vue de relever fortement la limite recommandée actuelle de 50 000 dollars par Carnet TIR. Il a reconnu en principe qu'un relèvement substantiel de cette limite recommandée pourrait se justifier pour rétablir en valeur réelle la somme de 50 000 dollars fixée en 1975. Notant toutefois qu'un relèvement de la limite recommandée à 100 000 dollars par exemple pourrait entraîner une augmentation des primes d'assurance et donc des frais plus élevés pour l'utilisation des Carnets TIR, le Groupe de travail a prié toutes les délégations intéressées de consulter les associations garantes dans leur pays sur les conséquences d'un relèvement de la limite de garantie. Compte tenu du fait cependant que la plupart des irrégularités se produisaient dans le transport de l'alcool et du tabac, certaines délégations ont fait valoir que, dans un premier temps, il suffirait peut-être de relever seulement pour ces produits la limite de garantie recommandée par Carnet TIR (voir le document TRANS/WP.30/149, par. 12 à 14).

22. À sa soixante-seizième session (juin 1993), le Groupe de travail a noté qu'un certain nombre d'associations garantes n'avaient pas d'objection à une augmentation substantielle de la limite de garantie, mais que d'autres n'étaient pas favorables à une telle initiative. Beaucoup de gouvernements, Parties contractantes à la Convention, par contre, préconisaient une augmentation générale de la limite de garantie afin d'inclure tout une gamme de marchandises qui étaient considérées comme critiques du point de vue douanier et qui ne seraient pas couvertes par la garantie renforcée du Carnet TIR proposée pour le tabac et l'alcool. Étant donné cependant que, comme dit précédemment, le plus grand nombre de cas d'irrégularités concernaient le transport de l'alcool et du tabac, le Groupe de travail a toutefois décidé qu'à titre de première étape, il serait acceptable d'augmenter la limite de garantie recommandée par Carnet TIR uniquement pour ces produits et de mettre en application un Carnet TIR supplémentaire 1612052 à garantie élevée à cette fin (voir le document TRANS/WP.30/151, par. 16 à 19).

#### **IV. Décision de l'IRU en 1994 de cesser l'impression et la distribution des Carnets TIR « Tabac/Alcool »**

23. Comme évoqué dans la section II de ce document, la décision de l'IRU de cesser l'impression et la distribution des carnets TIR « Tabac/Alcool » était la conséquence du retrait par les assureurs internationaux de la couverture pour ces carnets TIR, suivie d'une dénonciation de la couverture d'assurance pour tout le système TIR. Le nouveau groupement d'assureurs (Zürich) n'a jamais depuis lors accepté d'assurer la couverture des carnets TIR « Tabac/Alcool ». Bien que le Groupe de travail, à sa quatre-vingt-unième session (février 1995), ait insisté sur l'importance majeure de rétablir le carnet TIR « Tabac/Alcool », il n'a pas été donné suite à cette question, en raison de la crise survenue dans le système TIR, ayant abouti à la révision de la Convention.

#### **V. Énoncé actuel de l'article 8, paragraphe 3**

24. Comme il est rappelé dans la section III de ce document, la Convention TIR de 1959 (art. 6) ne contenait pas de référence à un montant « maximal » ou « montant garanti ». Au contraire, l'article 6 de la Convention TIR de 1959 stipulait : « L'association garante s'engagera à acquitter les droits et taxes d'entrée ou de sortie devenus exigibles, majorés, s'il y a lieu, des intérêts de retard et autres frais, ainsi que les pénalités pécuniaires que le titulaire du carnet TIR et les personnes participant à l'exécution du transport auraient encourues en vertu des lois et règlements de douane des pays dans lesquels une infraction aura été commise. ». Une note explicative sur un montant maximal recommandé a été introduite au cours des années 1970.

25. En 1975, lors de l'élaboration du texte de la nouvelle Convention TIR, le texte du nouvel article 8, paragraphe 1, était assez similaire au texte de l'article 6 de la Convention de 1959 et il stipulait : « L'association garante s'engagera à acquitter les droits et taxes à l'importation ou à l'exportation exigibles, majorés, s'il y a lieu, des intérêts de retard qui auraient dû être acquittés en vertu des lois et règlements douaniers du pays dans lequel une irrégularité relative à l'opération TIR aura été établie. »<sup>1</sup>. Une disposition nouvelle, par contre, était formulée à l'article 8, paragraphe 3 : « Chaque Partie contractante déterminera le montant maximum, par carnet TIR, de la somme qui peut être exigée de l'association garante au titre des dispositions des paragraphes 1 et 2 ci-dessus. ». Ce nouveau paragraphe

<sup>1</sup> Il est cependant intéressant de noter que la responsabilité en ce qui concerne des pénalités pécuniaires a été supprimée du texte, comme confirmé plus tard par le Comité de gestion TIR dans un commentaire d'octobre 1991.

devrait vraisemblablement être interprété comme une codification de la note explicative introduite au cours des années 1970.

26. Le texte de l'article 8, paragraphe 1, est resté inchangé jusqu'à ce qu'en 2007 la Communauté européenne (CE) présente des propositions visant à modifier, entre autres, ce texte (voir ECE/TRANS/WP.30/2007/18, annexe). Le libellé actuel peut être trouvé pour la première fois dans une proposition modifiée de la CE, telle qu'elle figure dans le document ECE/TRANS/WP.30/2008/1. Lors de sa 118<sup>e</sup> session (février 2008), le WP.30 a adopté le nouveau texte de la proposition, sous réserve d'une formulation légèrement modifiée comme proposé par l'IRU (voir ECE/TRANS/WP.30/236, par. 26 h)). Cette formulation a été reprise dans le train de modifications final adopté par l'AC.2 en février 2011 et incluse dans l'amendement 30 à la Convention TIR à compter du 13 septembre 2012.

27. À la lecture de l'article 8, paragraphes 1 et 3, dans le contexte de ce qui précède, il semble raisonnable de considérer que, selon le libellé actuel, chaque Partie contractante est tenue de déterminer un montant maximal de garantie. Les dispositions ne spécifient pas ce que ce montant pourrait être, si ce n'est que la note explicative 0.8.3 recommande aux Parties contractantes de limiter le montant maximal à une somme égale à 50 000 dollars par carnet TIR. Mais par ailleurs, les Parties contractantes sont libres de fixer des montants différents, comme cela a été le cas pour certaines Parties contractantes, sous réserve qu'un montant précis soit fixé. Ainsi, on pourrait faire valoir que tout montant maximal est acceptable, voire même 99 milliards de dollars par carnet TIR ou plus, tant que ce montant est fixé.

28. À ce propos, cependant, on ne doit pas perdre de vue les dispositions de l'annexe 9, partie I, et en particulier les paragraphes 1 d) et 3 ii). Comme base juridique de l'autorisation accordée par les autorités nationales compétentes à une association nationale garante, conformément à l'article 6, paragraphe 1, les autorités compétentes et les associations garantes nationales doivent conclure un accord écrit ou tout autre instrument juridique. Dans le cadre de cet accord, l'association nationale : « acceptera le montant maximum par carnet TIR, déterminé par la Partie contractante, ... conformément au paragraphe 3 de l'article 8 de la Convention ». Bien que l'on puisse faire valoir que la fixation du montant maximal est un acte unilatéral de la part des autorités compétentes, il convient de garder à l'esprit que la conclusion de l'accord, par contre, est un acte bilatéral, exigeant le consentement des deux parties. Par conséquent, on peut à bon droit considérer que, bien que les autorités compétentes soient libres de fixer un montant maximal (tant que celui-ci est spécifié), ce montant doit être déterminé en consultation et avec l'accord de l'association nationale concernée. En outre, la fixation d'un montant maximal irréaliste de la part des autorités compétentes pourrait aboutir au cas où l'association nationale ne peut plus offrir sa garantie (voir annexe 9, partie 1, par. 3 (iv)) ou assumer ses engagements avec un assureur ou une institution financière (voir annexe 9, partie I, par. 3 (v)), ce qui aboutit à l'impossibilité de conclure l'accord légalement requis. Il semble qu'un tel cas ne soit pas à l'avantage d'une autorité compétente nationale, car il conduirait à la situation où les transports TIR sur son territoire ne sont plus possibles. On peut donc en conclure que le libellé actuel de l'article 8, paragraphe 3, ne permet pas aux Parties contractantes de s'abstenir de fixer un montant maximal de garantie.

## **VI. Prise en compte par le Groupe de travail**

29. Le Groupe de travail est invité à prendre note des considérations formulées par le secrétariat.