



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.30/AC.2/2003/12
4 août 2003

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

Comité de gestion de la Convention TIR de 1975
(Trente-cinquième session, 25 et 26 septembre 2003,
point 3 a) i) de l'ordre du jour)

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

Activités de la TIRExB

Rapport du Président de la TIRExB

Rapport de la TIRExB sur sa seizième session

**RAPPORT DE LA COMMISSION DE CONTRÔLE TIR (TIRExB)
SUR SA SEIZIÈME SESSION**

(3 février 2003)

PARTICIPATION

1. La Commission de contrôle TIR (TIRExB) a tenu sa seizième session le 3 février 2003, à Genève.
2. Les membres suivants étaient présents: M. M. Amelio (Italie), M. G.-H. Bauer (Suisse), M. R. Ehmcke (Allemagne), M^{me} Y. Kasikçi (Turquie), M. D. Kulevski (ex-République yougoslave de Macédoine), M. J. Marques (Communauté européenne), M^{me} H. Metaxa-Mariatou (Grèce) et M^{me} N. Rybkina (Fédération de Russie). M. M. Olszewski (Pologne) était excusé.
3. L'Union internationale des transports routiers (IRU) a participé à la session en tant qu'observateur, conformément au paragraphe 5 de l'article 11 de l'annexe 8 à la Convention. Elle était représentée par M. J. Groenendijk, responsable de la section Politique TIR et facilitation du passage des frontières.

DÉCLARATION LIMINAIRE

4. En ouvrant la réunion, M. J. Capel Ferrer, Directeur de la Division des transports de la CEE-ONU, a abordé la question de la crise du système TIR survenue à la fin de 2002. Il a fait observer que le régime TIR était gravement menacé en raison du détournement de ses dispositifs par les milieux du crime organisé, en particulier dans certains pays en transition. Il a également fait savoir que M. M. Magold, Secrétaire TIR, avait été relevé de ses fonctions par le Secrétaire exécutif de la CEE-ONU pour des motifs qui étaient en partie d'ordre interne et en partie la conséquence des événements récents. Selon M. Capel Ferrer, M. Magold avait accepté cette décision. La TIRExB a décidé, pour l'heure, de ne pas étudier cette question plus avant et d'attendre des renseignements que devait fournir le Secrétaire exécutif à la prochaine réunion du WP.30 avant de se prononcer sur toute réaction éventuelle à la décision du Secrétaire exécutif.

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

5. La TIRExB a adopté l'ordre du jour établi par le Secrétaire TIR (TIRExB/AGE/2003/16).

ÉLECTION DU PRÉSIDENT

6. Conformément au paragraphe 3 de l'article 11 de l'annexe 8, M. Mario Amelio (Italie) a été élu Président.

ADOPTION DU RAPPORT DE LA QUINZIÈME SESSION DE LA TIRExB

Document: TIRExB/REP/2002/15draft.

7. La TIRExB a adopté le rapport de sa quinzième session, tel qu'il avait été établi par le Secrétaire TIR (TIRExB/REP/2002/15draft), sous réserve de diverses modifications*.

* Note du traducteur: Il a été tenu compte de ces modifications au texte anglais dans la version française du rapport de la quinzième session, reproduit sous la cote TRANS/WP.30/AC.2/2003/9.

8. Le texte révisé du rapport de la quinzième session de la Commission figure dans les documents TIRExB/REP/2002/15 et TRANS/WP.30/AC.2/2003/9.

FONCTIONS ET RÔLE DE LA TIRExB, DU SECRÉTARIAT TIR ET DE L'IRU

9. La TIRExB a été informée des résultats de la réunion du groupe des «Amis du Président» convoquée le 23 février 2003 par le Président du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30). Le Groupe a décidé de recommander au Comité de gestion de la Convention TIR l'approche en trois étapes ci-après:

- À court terme, le Comité pourrait charger la CEE-ONU de réviser l'accord actuel avec l'IRU immédiatement après la prochaine réunion du Comité en février 2003, étant entendu que ce mandat sera fondé sur les dispositions de la Convention TIR et que les compétences des Parties contractantes devront être respectées. L'accord révisé sera signé provisoirement en attendant son adoption officielle à la session de septembre 2003 du Comité de gestion de la Convention TIR;
- À moyen terme, il a été proposé d'établir, pour adoption à la session de printemps 2004 du Comité, un document qui préciserait les rôles et les responsabilités de la TIRExB et de l'organisation internationale;
- À long terme, il faudrait réviser la Convention TIR afin de renforcer ses dispositions concernant la responsabilité et le droit de recours.

10. La TIRExB a aussi noté que le Président du WP.30 soumettrait les conclusions sur la question aux prochaines sessions du WP.30 et du Comité de gestion de la Convention TIR pour examen et adoption éventuelle.

QUESTIONS PRIORITAIRES DEVANT FAIRE L'OBJET D'UN EXAMEN ET D'UNE DÉCISION DE LA TIRExB EN 2003

11. Le Comité de gestion de la Convention TIR devant prochainement élire les nouveaux membres de la TIRExB (le 6 février 2003), cette dernière a estimé qu'il serait préférable qu'elle arrête le programme de travail pour 2003 après ces élections.

PRÉSENTATION D'UN EXEMPLE DE CARNET TIR CORRECTEMENT REMPLI

Document: Document informel n° 1 (2003).

12. La TIRExB a rappelé ses débats antérieurs sur un certain nombre de questions qu'il fallait régler avant de pouvoir élaborer un exemple de carnet TIR correctement rempli et, en particulier, sa demande d'établissement d'une nouvelle note explicative concernant le double rôle que, dans certains cas, les bureaux de douane de départ (ou de destination) doivent jouer (TIRExB/REP/2002/15, par. 10 à 12). Dans ce contexte, la TIRExB a examiné les propositions pertinentes du Secrétaire TIR figurant dans le document informel n° 1 (2003) et y a apporté des modifications. Le Secrétaire TIR a été prié d'établir un nouveau projet et de le soumettre à la Commission, à sa prochaine session, pour approbation.

13. La TIRExB a aussi pris note d'un premier exemple de carnet TIR correctement rempli [document informel n° 1 (2003)] correspondant à un transport TIR selon l'itinéraire suivant: Turquie (deux bureaux de douane de départ) – (transbordeur) – Italie – Suisse (premier bureau de destination) – Allemagne (second bureau de destination). À l'itinéraire proposé étaient associés des éléments tels que le nombre maximal de bureaux de douane de départ et de destination ainsi que la suspension d'un transport TIR. Les membres de la TIRExB ont été invités à étudier minutieusement l'exemple et à y ajouter des éléments tels que les noms des bureaux de douane intervenant dans l'opération, la description des marchandises, l'identification des scellements et timbres douaniers, etc.

AUGMENTATION DU NOMBRE DE LIEUX DE CHARGEMENT ET DE DÉCHARGEMENT

Document: Document informel n° 2 (2003).

14. La TIRExB a rappelé qu'à sa session précédente elle avait trouvé des solutions pour augmenter à court terme le nombre de bureaux de douane de départ et de destination dans le régime TIR sur la base du texte actuel de la Convention TIR. Le Secrétaire TIR a été prié de rédiger un commentaire portant sur les particularités des deux solutions, notamment les conditions d'application, l'existence de la garantie TIR, la manière de remplir les carnets TIR, etc. (TIRExB/REP/2002/15, par. 18 à 20).

15. S'appuyant sur le document informel n° 2 (2003) du Secrétaire TIR, la TIRExB a approuvé en principe le commentaire ci-après à l'article 18 de la Convention TIR et a décidé de le communiquer au WP.30 pour adoption:

«Possibilités d'augmentation du nombre total des lieux de chargement et de déchargement, dans des cas exceptionnels, à plus de quatre.

Selon l'article 18 de la Convention et le point 5 des Règles relatives à l'utilisation du Carnet TIR (Annexe 1), un transport TIR ne peut comporter plus de quatre lieux de chargement et de déchargement. Pour augmenter le nombre total des lieux de chargement et de déchargement au cours d'un seul et même transport, un véhicule routier ou un ensemble de véhicules peut effectuer plusieurs transports TIR consécutifs ou simultanés, chaque transport étant effectué sous le couvert d'un Carnet TIR distinct. À cette fin, les entreprises de transport disposent de plusieurs options:

- i) *Utilisation consécutive de deux Carnets TIR pour un seul transport conformément au commentaire à l'article 18 "Possibilité d'utiliser deux Carnets TIR pour un seul transport TIR". Le premier Carnet TIR peut couvrir jusqu'à quatre bureaux de douane de départ et de destination. Après apurement du premier Carnet TIR au quatrième bureau de douane, un second Carnet TIR peut être ouvert et utilisé pour le reste du transport. Ce fait doit être mentionné dans les deux Carnets. Le dernier bureau de douane de destination couvert par le premier Carnet TIR devient donc le bureau de départ du second Carnet TIR, qui peut couvrir jusqu'à trois bureaux de douane de destination. Dans le premier Carnet TIR, toutes les marchandises destinées aux bureaux de douane de destination du second Carnet TIR devraient figurer comme étant destinées au dernier bureau de douane de destination. Cette procédure peut couvrir jusqu'à sept bureaux de douane de départ et de destination. Pour satisfaire aux conditions énoncées à l'article 2 de la Convention, il est essentiel que chaque transport TIR franchisse au moins une frontière. L'utilisation consécutive de deux Carnets TIR ne donne lieu qu'à une seule garantie TIR;*
- ii) *Utilisation simultanée de plusieurs véhicules routiers (par exemple, un ensemble de véhicules) ou de plusieurs conteneurs. Conformément au paragraphe 1 de l'article 17 de la Convention TIR, un seul Carnet TIR est établi par véhicule routier, ou par conteneur. Chaque Carnet TIR peut comprendre jusqu'à quatre lieux de chargement et de déchargement. Le(s) bureau(x) de douane de départ devrai(en)t indiquer tous les numéros de référence desdits carnets dans la case "Pour usage officiel" de tous les volets de chacun des carnets TIR acceptés.*

Quelle que soit la solution adoptée, les envois à décharger dans différents lieux devraient être séparés les uns des autres, comme indiqué au paragraphe 1 de la Note explicative 0.18-2.».

16. Certains membres de la TIRExB ont fait part de leur crainte que l'utilisation de deux carnets TIR pour une seule opération de transport entraîne une augmentation des coûts des transports, mais l'observateur de l'IRU a indiqué qu'aucun de ses membres ne rejeterait cette possibilité.

EXEMPLE DE PROCÉDURE DE COMMUNICATION EFFECTIVE ENTRE LES AUTORITÉS DOUANIÈRES ET LES ASSOCIATIONS NATIONALES GARANTES

17. Il a été rappelé qu'à sa session précédente la TIRExB avait pris note du document informel n° 19 (2002) et Rev.1 et fait observer que certaines des descriptions et interprétations de la base juridique dans ce document pouvaient conduire à des malentendus et étaient inappropriées dans ce contexte. Il avait donc été demandé au Secrétaire TIR d'établir, en coopération avec l'IRU, un nouveau document sur la question, dont le champ serait limité, comme cela avait été initialement envisagé, aux modalités d'une communication effective entre les autorités douanières et les associations nationales garantes (TIRExB/REP/2002/15, par. 16).

18. La TIRExB a été informée qu'à la demande de l'IRU et afin d'éliminer les problèmes mentionnés plus haut le secrétariat de la CEE-ONU et le Secrétaire TIR avaient, le 11 novembre 2002, retiré le document informel n° 19 (2002) et Rev.1 et ses annexes. Aucune Partie contractante, institution ou personne ne pouvait donc, quelles que soient les circonstances, les utiliser ou les invoquer.

19. Il a été fait observer que la TIRExB n'avait pas décidé de retirer le document informel n° 19 (2002) et Rev.1. La TIRExB a aussi examiné la question de savoir si ce document avait joué un rôle dans la crise du régime TIR dans la Fédération de Russie en décembre 2002. Elle a fait observer que la crise n'était pas apparue de manière soudaine et ne pouvait être imputable à une action ou omission unique d'une organisation ou d'une personne.

20. La crise du régime TIR avait été réglée à la dernière minute grâce à un accord entre l'IRU et la partie russe, mais la TIRExB était consciente du fait qu'une nouvelle crise pouvait apparaître et qu'il fallait prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter qu'une telle situation ne se reproduise. La TIRExB devait jouer un rôle important à cet égard. Il a aussi été souligné qu'il fallait établir un nouveau cadre de transparence et de confiance mutuelle entre tous les participants clefs au régime TIR. La TIRExB n'a cependant pas été en mesure de décider si elle devait analyser les raisons de la crise de décembre. Certains de ses membres estimaient que la crise et son règlement au moyen d'un accord était des questions bilatérales entre les deux parties concernées et que la TIRExB devait donc respecter la confidentialité de cet accord. D'autres membres ont fait valoir que la crise avait eu des conséquences qui dépassaient le cadre d'une Partie contractante unique et aurait pu entraîner de graves problèmes pour l'ensemble du régime TIR. Il était donc essentiel que la TIRExB étudie toutes les raisons fondamentales de la crise pour éviter qu'une telle situation ne se reproduise. On s'est aussi interrogé sur la question de savoir si la TIRExB devait uniquement tenir compte des dispositions juridiques de la Convention TIR ou si elle devait adopter une approche politique plus large.

QUESTIONS DIVERSES

21. La TIRExB a pris note de ses comptes de clôture pour l'année 2002 que les services financiers compétents de l'ONU [document informel n° 4 (2003)] avaient établis pour le Comité de gestion de la Convention TIR.

22. La TIRExB a prié le secrétariat de la CEE-ONU de prendre les mesures nécessaires pour assurer des services complets d'interprétation en anglais, français et russe à ses sessions tenues à Genève.

23. L'IRU a invité les membres de la TIRExB à assister à l'une de ses futures sessions pour visiter ses locaux et se familiariser avec ses activités de gestion au jour le jour du régime TIR.

DATES ET LIEU DE LA PROCHAINE SESSION

24. La TIRExB a décidé de tenir sa dix-septième session les 9 et 10 avril 2003 à Genève.
