



Conseil économique et social

Distr. générale
2 août 2012
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité de gestion de la Convention TIR de 1975

Cinquante-quatrième session

Genève, 11 octobre 2012

Point 8 e) de l'ordre du jour provisoire

Pratiques optimales: Procédure à suivre avant la suspension de la garantie sur le territoire d'une Partie contractante

Procédure à suivre avant la suspension de la garantie sur le territoire d'une Partie contractante

Note du secrétariat TIR

Résumé

À sa cinquantième session, la Commission de contrôle TIR (TIRExB) a confirmé qu'elle approuvait le texte du projet d'exemple de procédure à suivre avant la suspension de la garantie sur le territoire d'une Partie contractante, tel qu'il est reproduit à l'annexe du rapport de sa session précédente (document informel TIRExB/REP/2012/49final), et a chargé le secrétariat de renvoyer cet exemple au Comité de gestion TIR (AC.2), afin que celui-ci l'examine et l'adopte.

L'objectif est de fournir aux Parties contractantes des orientations concernant les procédures à suivre dans des circonstances normales et les mesures à prendre pour respecter les dispositions de la Convention TIR, lorsque la chaîne de garantie a décidé de suspendre la garantie sur le territoire d'une Partie contractante.

Des exemples de pratiques optimales sont donnés dans le Manuel TIR afin de faciliter l'application de la Convention dans les pays qui ont récemment adhéré à la Convention et/ou dans lesquels des opérations de transport TIR peuvent, depuis peu de temps, être entreprises.

I. Rappel des faits

1. À sa trente-deuxième session, la Commission de contrôle TIR (TIRExB) a adopté son programme de travail pour les années 2007 et 2008 (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2007/7, par. 11).

2. À sa quarante-quatrième session (septembre 2007), le Comité de gestion TIR (AC.2), à la demande de la Communauté européenne, a décidé d'inscrire une activité supplémentaire au programme de travail de la Commission de contrôle TIR pour la période 2007-2008. Il a ainsi décidé d'ajouter l'activité suivante au point 7 du programme: «Préciser les procédures à suivre avant une suspension de la garantie sur le territoire d'une Partie contractante». Le Comité a approuvé le programme de travail de la Commission de contrôle TIR pour la période 2007-2008 (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2007/8), moyennant la modification susmentionnée (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/91, par. 8).

3. À sa trente-huitième session (décembre 2008), la Commission de contrôle TIR a examiné le document informel n° 14 (2008) (diffusion restreinte) établi par le représentant de la Commission européenne et le secrétariat pour clarifier la procédure à suivre avant une suspension de la garantie sur le territoire d'une Partie contractante. La Commission a remercié les auteurs d'avoir rendu compte de ses considérations sur cette délicate question et est convenue qu'elle devrait s'attacher avant tout à veiller à ce que tous les protagonistes du régime TIR jouent leur rôle et s'acquittent de leurs responsabilités de façon à fournir des informations complètes, à tout moment et dans les délais impartis, aux organes pertinents visés dans la Convention TIR. Il s'agit de la seule manière de rendre le régime TIR totalement transparent et d'instaurer les meilleures conditions possibles pour empêcher la situation de se détériorer au point d'amener la chaîne de garantie à envisager la possibilité de suspendre la garantie pour un pays donné. La Commission s'est rendue compte que si le but de l'exercice – la mise au point d'un ensemble d'outils d'alerte rapide – pouvait paraître évident, les moyens à mettre en œuvre pour l'atteindre ne l'étaient pas (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2009/4, par. 24 et 25).

4. À sa trente-neuvième session (mars 2009), la Commission de contrôle TIR a examiné le document informel n° 3 (2009) (diffusion restreinte), établi par le secrétariat à partir des contributions soumises par divers membres de la Commission, dans lesquelles ces derniers avaient exposé leurs idées générales sur la façon d'inciter les pays, les associations nationales et l'organisation internationale à améliorer la communication de renseignements à la Commission, afin que celle-ci puisse s'acquitter de ses mandats conformément à l'annexe 8 de la Convention TIR. Après avoir examiné les diverses contributions, la Commission a confirmé que dans le cadre de l'application des dispositions de l'article 10 de l'annexe 8, elle devait participer à la recherche d'une solution rapide à une situation de crise susceptible de menacer la continuité du régime TIR. La Commission ne pouvait toutefois assumer pleinement cette fonction que si les parties concernées s'engageaient à l'informer dès que possible de tout événement susceptible d'avoir une incidence sur le fonctionnement du régime TIR (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2009/5, par. 19 et 20).

5. À sa quarantième session (juin 2009), la Commission de contrôle TIR a examiné le document informel n° 3/Rev.1 (2009) et un additif à celui-ci (diffusion restreinte), établis par le secrétariat à partir des contributions soumises par divers membres de la Commission, dans lesquelles ces derniers avaient exposé leurs idées générales sur la façon d'inciter les pays, les associations nationales et l'organisation internationale à améliorer la communication de renseignements à la Commission, afin que celle-ci puisse s'acquitter de ses mandats conformément à l'annexe 8 de la Convention TIR. La Commission s'est également penchée sur le document informel n° 14 (2008) (diffusion restreinte), en

s'intéressant tout particulièrement aux formalités de suspension de la garantie sur le territoire d'une Partie contractante. Après avoir examiné dans le détail les diverses contributions, la Commission a décidé d'orienter ses débats sur les aspects suivants:

- a) Établissement d'un mécanisme d'échange d'informations entre les parties concernées et la Commission pour mettre en évidence les fonctions et les responsabilités de cette dernière dans le processus;
- b) Procédure et délais de suspension de la garantie dans des circonstances normales;
- c) Suspension de la garantie dans des circonstances exceptionnelles, notamment en cas de force majeure.

6. Afin de faciliter les débats à sa session suivante, la Commission a prié le secrétariat de faire une synthèse de tous les documents établis précédemment en ce qui concerne les aspects susmentionnés. Il a été demandé à l'observateur de l'Union des transports routiers (IRU) de présenter les observations du secteur privé sur la suspension de la garantie dans des circonstances exceptionnelles, notamment sur l'application des dispositions du droit privé national relatives à la garantie et à l'assurance (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2010/1, par. 21 à 23).

7. À sa quarante et unième session (octobre 2009), la Commission de contrôle TIR a examiné le document informel n° 15 (2009) (diffusion restreinte), dans lequel le secrétariat avait regroupé les contributions présentées par divers membres de la Commission sur les aspects susmentionnés. La Commission a poursuivi ses travaux en étudiant à nouveau les contributions dans l'ordre suivant lequel elles avaient été regroupées. Toutefois, malgré quelques observations constructives de membres de la Commission ainsi que de l'IRU, la Commission a estimé qu'il fallait adopter une démarche encore plus structurée. Elle a donc prié le secrétariat de passer en revue les contributions, de formuler des observations et de les présenter dans un meilleur ordre (chrono)logique, en les faisant précéder d'une introduction à examiner à la session suivante de la Commission. La Commission souhaite toujours obtenir de l'IRU les observations communiquées par le secteur privé concernant la suspension de la garantie dans des circonstances exceptionnelles, notamment sur l'application des dispositions du droit privé national relatives non seulement à la garantie mais aussi à l'assurance (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2010/8, par. 14 à 16).

8. À sa quarante-deuxième session (février 2010), la Commission de contrôle TIR a examiné le document informel n° 1 (2010) (diffusion restreinte). Dans ce document, le secrétariat passe en revue les contributions soumises par des membres de la Commission et les présente par ordre (chrono)logique, accompagnées de ses propres considérations préliminaires. La Commission a estimé que la description de diverses activités menées en vue d'établir un mécanisme d'échange d'informations permanent entre les parties concernées et la Commission constituait une bonne base pour la poursuite des débats sur cette question. Elle a notamment souligné qu'il était important pour assurer la continuité du mécanisme de garantie internationale que l'association nationale signale aux organes compétents (administrations douanières nationales, Comité de gestion TIR ou Commission de contrôle TIR) toute perturbation de la procédure ordinaire de règlement des demandes de paiement, afin qu'ils puissent prendre les mesures éventuellement nécessaires. Au cas où les associations nationales manqueraient à cette obligation, il incomberait à l'IRU de s'en charger, conformément à l'accord CEE/IRU qui stipule que l'organisation internationale habilitée s'engage à «fournir aux organes compétents de la Convention TIR des renseignements à jour et bien fondés sur les tendances révélées par le nombre d'opérations TIR non terminées et de demandes de paiement soumises, en suspens, réglées avec paiement ou réglées sans paiement qui pourraient faire douter du bon fonctionnement du régime TIR ou rendre plus difficile le maintien en vigueur du système de garantie

international». La Commission a fait observer qu'il était essentiel pour le bon fonctionnement de tout mécanisme d'échange d'informations que les délais pertinents (prévus dans la Convention, les accords nationaux et les contrats d'assurance, etc.) soient connus et respectés (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2010/9, par. 12 à 14).

9. À sa quarante-troisième session (mai 2010), la Commission de contrôle TIR a examiné le document informel n° 7 (2010) (diffusion restreinte), qui avait été communiqué par l'IRU et qui donne un aperçu des principaux arrangements contractuels constituant la chaîne de garanties ainsi que de leurs clauses de dénonciation. La Commission a fait valoir qu'elle appréciait le caractère informatif du document, mais elle a regretté que l'IRU n'y clarifie pas la corrélation entre les divers délais applicables. L'IRU n'y traitait pas non plus de la question de la suspension de la garantie dans des circonstances exceptionnelles (notamment les cas de «force majeure») et elle n'y donnait pas un aperçu du fonctionnement de la chaîne comme cela lui avait été demandé. L'IRU a fait savoir à la Commission que le contrat d'assurance international liant d'une part les assureurs internationaux d'envergure mondiale et, d'autre part, chacune des associations membres de l'IRU en tant que bénéficiaires, avait été conclu conformément aux dispositions de la première partie de l'annexe 9. L'application du droit suisse et la désignation de tribunaux suisses comme tribunaux compétents découlait logiquement du fait que les assureurs internationaux d'envergure mondiale sont établis en Suisse. Selon l'IRU, le droit suisse des assurances ne différait pas fondamentalement du droit d'autres pays dans ce domaine et des dispositions analogues à celles du paragraphe 2 de l'article 30 de la loi suisse sur l'assurance, qui offraient la possibilité aux assureurs (en cas d'aggravation du risque) de mettre fin au contrat dans un délai de quatorze jours, se retrouvaient dans d'autres systèmes juridiques nationaux.

10. La Commission a pris note de l'information donnée par l'IRU selon laquelle les relations entre l'IRU et les assureurs internationaux d'envergure mondiale étaient régies par le droit suisse, mais elle a indiqué qu'elle n'était pas sûre que cela soit approprié en ce qui concerne les relations entre les assureurs internationaux d'envergure mondiale et (toutes) les associations nationales. Quand bien même cela le serait, il faudrait alors traiter la question pour l'avenir parce que, compte tenu des principes de protection des consommateurs, il ne serait pas, selon la Commission, souhaitable que les assureurs internationaux d'envergure mondiale, en tant que professionnels et parties économiquement les plus solides, profitent de leur position pour imposer à la partie économiquement plus faible et moins facile à défendre parmi les associations nationales la désignation d'un tribunal suisse et l'application du droit suisse. Enfin, la Commission a demandé à nouveau à l'IRU de présenter un document qui donne un aperçu du fonctionnement du système de garantie aux niveaux national et international, y compris en ce qui concerne les délais applicables et les liens entre eux, et de la suspension de la garantie dans des circonstances exceptionnelles (notamment les cas de «force majeure»), pour que la Commission l'examine à sa prochaine session (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2011/1, par. 10 à 14).

11. À sa quarante-quatrième session (septembre 2010), la Commission de contrôle TIR a regretté de ne pas pouvoir poursuivre ses débats faute de la contribution écrite qui avait été demandée à l'IRU. Cette dernière a expliqué qu'elle n'avait pas entièrement compris la demande et qu'elle avait ainsi préféré se limiter à un exposé introductif oral. L'IRU a indiqué que, dans l'ensemble, les informations qu'elle avait communiquées par écrit en 1997 (TRANS/WP.30/R.195) et en 2004 (TRANS/WP.30/216, par. 53) au sujet du fonctionnement du système de garantie étaient toujours valables, car aucune modification importante n'avait été apportée à ce système depuis lors.

12. La Commission a réaffirmé sa volonté de collaborer avec l'IRU tout en engageant cette dernière à être plus active à l'avenir, non seulement lors des réunions, mais aussi en soumettant des contributions écrites substantielles, de façon à permettre à la Commission

d'exécuter son mandat consistant à superviser l'application de la Convention, notamment le fonctionnement du système de garantie, comme cela est prévu à l'alinéa *a* de l'article 10 de l'annexe 8 de la Convention. Répondant à la demande de l'IRU concernant des précisions quant aux informations requises, la Commission a décidé de formuler celles-ci comme suit:

a) Fonctionnement du système de garantie aux échelons national et international: le fonctionnement du système est certes bien connu à l'échelon international (relations entre l'IRU et Zurich), mais il n'en va pas de même pour les relations entre l'IRU et les associations nationales ou entre ces dernières et l'assureur national). La situation des transporteurs est également méconnue. Bien que leur responsabilité semble couverte aux plans national (par l'intermédiaire de l'assureur national) et international (par l'intermédiaire de Zürich), ils ne semblent en aucun cas être considérés comme bénéficiaires d'un contrat d'assurance;

b) Suspension de la garantie dans des circonstances exceptionnelles: la Commission n'est pas tant intéressée par l'application du droit suisse par l'assureur international que par les conséquences de cette application sur l'interaction entre les associations nationales et les autorités nationales compétentes dans la mise à exécution d'une suspension à l'échelon national, notamment compte tenu des dispositions de l'alinéa *f v*) du paragraphe 1 de la première partie de l'annexe 9 de l'accord écrit entre les autorités douanières et les associations nationales. En outre, la Commission souhaiterait en savoir plus sur la procédure suivie par l'assureur international, l'IRU et les associations nationales durant la période précédant une décision de suspension de la garantie dans un pays donné;

c) Considérations de l'IRU relatives aux questions particulières soulevées dans la partie (IV) du document informel n° 1 (2010) (diffusion restreinte).

13. La Commission a rappelé qu'elle avait commencé à étudier la question en 2008, au cours de son précédent mandat. Elle a regretté de ne pas avoir accompli davantage de progrès dans l'établissement d'une procédure bien définie, tout en soulignant la complexité de cette question, en particulier l'analyse du fonctionnement du système de garantie, et la nécessité d'une collaboration active de la part de l'IRU. La Commission a dit qu'elle s'attendait à recevoir en vue de sa prochaine session une contribution écrite de l'IRU contenant des réponses détaillées aux questions ci-dessus et, dans la mesure du possible, des informations complémentaires pertinentes (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2011/6, par. 14 à 18).

14. À sa quarante-cinquième session (janvier 2011), la Commission de contrôle TIR a poursuivi ses discussions sur cette question en se fondant sur un document présenté par l'IRU. Elle a fait part de sa déception quant à la qualité du document, celui-ci n'éclairant en rien les activités de la chaîne de garantie avant la décision de l'assureur mondial de suspendre la garantie sur le territoire d'une Partie contractante. Elle a souligné le fait que, conformément à l'alinéa *f v*) du paragraphe 1 de la première partie de l'annexe 9, les associations nationales doivent couvrir la totalité de leurs responsabilités vis-à-vis des douanes. Cependant, s'il s'avère exact que tout paiement de la part de l'association nationale doit recevoir l'approbation préalable de la chaîne de garantie – qui garantit que la demande de paiement est légitime –, alors il semble y avoir un décalage entre le système de garantie prévu par la Convention TIR et le système d'assurance international établi par l'IRU et ses associations nationales affiliées. En outre, le système d'assurance international ne semble en aucun cas offrir de compensation aux titulaires de carnets TIR du fait qu'ils s'acquittent deux fois d'une prime d'assurance (une fois auprès de l'assureur national et une fois auprès de l'assureur international), dans la mesure où ils ne sont jamais considérés comme des bénéficiaires et restent toujours responsables, envers les douanes comme envers la chaîne de garantie. Enfin, la Commission a fait remarquer que le document ne contenait aucun renseignement sur ce qu'il convenait de faire en cas de risque potentiel de suspension

de la garantie. Aussi a-t-elle demandé, une fois de plus, à l'IRU de soumettre des propositions sur la manière de rationaliser la diffusion de l'information (en précisant les parties destinataires) à un stade donné de l'évolution vers une situation de crise éventuelle, où toute consultation ou participation des autres parties pourrait, potentiellement, contribuer à empêcher la manifestation des effets de la suspension de la garantie sur le territoire d'une Partie contractante.

15. En réponse, au moyen d'exemples sur la manière dont la chaîne de garantie avait géré, dans le passé, des situations où la couverture de garantie sur le territoire d'une seule Partie contractante unique était menacée, l'IRU a rappelé la situation de 2006 qui avait conduit à la dénommée «crise bulgare». Elle a expliqué que la situation s'était détériorée sur un laps de temps tellement court qu'il ne lui aurait pas été possible de consulter comme il convenait toutes les parties impliquées dans le système TIR avant de prendre des décisions. L'IRU avait toutefois alerté la Commission économique pour l'Europe (CEE), mais – du fait du peu de temps qu'elle avait à disposition – n'avait pas été en mesure d'attendre une quelconque réponse avant de devoir prendre des mesures supplémentaires et d'annoncer la suspension de la garantie (qui, finalement, a été levée avant que la suspension ne soit suivie d'effets).

16. La Commission a souhaité recevoir plus d'informations sur la correspondance échangée entre l'IRU et la société d'assurance Zurich avant l'apparition des 275 demandes de paiement présumées (y compris les procédures juridiques que prévoient les dispositions de la Convention TIR et la législation nationale), ainsi que sur les informations communiquées, par l'intermédiaire de la société d'assurance Zurich, qui ont déclenché la suspension de la garantie en Bulgarie à compter du 15 juillet 2006. En outre, elle a estimé qu'il incombait à l'IRU, en tant qu'organisation internationale chargée de l'organisation et du fonctionnement efficaces du système international de garantie en application de l'article 6.2 *bis* de la Convention, de déployer tous les efforts pour assurer une couverture ininterrompue de la garantie sur le territoire d'une Partie contractante, plutôt que de simplement transmettre, via la société d'assurance Zurich, un avis de suspension à toutes les parties participant au système TIR (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2011/7, par. 11 à 13).

17. À sa quarante-sixième session (avril 2011), la Commission de contrôle TIR a accueilli avec satisfaction le document informel n° 6 (2011) (diffusion restreinte), transmis par l'IRU. Dans ce document, l'IRU donne des précisions sur l'historique de la crise survenue en Bulgarie en 2006 du fait d'un risque accru lié au régime international de garantie, ainsi que sur les échanges d'informations y relatifs. La Commission a confirmé qu'elle n'avait pas l'intention d'analyser une situation de crise en particulier (tout en notant que ces situations semblaient réapparaître régulièrement tous les trois ou quatre ans) mais qu'elle comptait mettre au point, en coopération avec l'IRU, un mécanisme pour que les différents organes TIR, en particulier la Commission, soient informés dès que possible par la chaîne de garantie lorsque les premiers signes d'une éventuelle anomalie dans le régime TIR ont été détectés. Cela étant, au vu de l'exemple considéré, la Commission a relevé un certain nombre de points présentant un intérêt pour ses discussions plus générales:

a) Situation d'urgence: bien que les informations sur la crise imminente aient été présentées dans un délai relativement court (d'environ un mois) en 2006, les infractions en cause remontaient à plusieurs années (2002-2003). Par conséquent, l'idée selon laquelle les plaintes auxquelles celles-ci ont donné lieu étaient illégitimes n'a pas été formulée à un instant unique et précis mais a dû prendre forme au cours d'une période donnée. Le laps de temps pendant lequel la situation a évolué fait donc douter de la survenance d'une «aggravation essentielle du risque» qui autoriserait les assureurs internationaux, dans leur relation avec les preneurs d'assurance, à résilier tout ou partie du contrat global d'assurance, en application de l'article 30 de la loi fédérale suisse sur le contrat d'assurance. En outre, il manque des informations qui permettraient d'établir avec certitude

que la situation était si critique qu'aucun délai supplémentaire ne pouvait être toléré et, partant, qu'elle pouvait être assimilée à une «situation d'urgence»;

b) Assurance ou garantie: la situation décrite par l'IRU correspond à des événements survenus dans le régime d'assurance international, qui a été établi par l'IRU, les associations nationales et l'assureur international afin de couvrir les obligations des associations nationales, comme requis à l'alinéa v du paragraphe f) de l'article 1 de la première partie de l'annexe 9. La suspension de la garantie (sur le territoire d'un pays donné) est donc une question qui concerne uniquement les parties au contrat d'assurance et qui n'a aucune incidence juridique directe sur la position des Parties contractantes, laquelle est régie par les dispositions de la Convention TIR. Cependant, la situation de 2006 a montré clairement, là encore, que les relations contractuelles entre partenaires privés dans le cadre du contrat d'assurance international influaient sur l'application des dispositions légales de la Convention TIR;

c) Soumission tardive d'informations à la CEE: l'IRU a bien informé la CEE, mais la première communication a été reçue un mois seulement avant l'annonce de la suspension de la couverture d'assurance sur le territoire du pays concerné. Il convient cependant de noter qu'aucun des organes officiels TIR (le Comité de gestion ou la Commission) n'a été informé officiellement, que ce soit par l'IRU ou par l'association nationale ou les autorités du pays concernées. Par ailleurs, la CEE ne dispose pas de mandat juridique lui permettant d'intervenir en pareil cas, alors que les organes officiels TIR y seraient habilités, dans le cadre de leurs fonctions consistant à suivre l'application de la Convention (annexe 8, art. 1 *bis* et 10 a)).

18. En conclusion, la Commission a établi ce qui suit:

a) Il ressort clairement du document informel n° 6 (2011) que la CEE avait été informée, mais un mois seulement avant la (quasi-) suspension de la couverture d'assurance dans le pays concerné. Cela signifie que les divers délais figurant dans les instruments juridiques prévus par la Convention TIR (à savoir l'accord entre les autorités nationales compétentes et l'association nationale (voir par. 1 f) v) de l'annexe 9) associé au contrat entre l'IRU et les assureurs internationaux (voir commentaires au paragraphe 1 f) v) de l'annexe 9) n'avaient pas été respectés;

b) Il devrait être clair que, hors procédure judiciaire, seuls les organes TIR ont compétence pour statuer sur l'application et l'interprétation des dispositions et procédures de la Convention TIR. Cette fonction ne peut être assurée par aucune autre partie (comme cela a été fait, en l'occurrence, par l'assureur international);

c) Dans le cadre de ses activités visant à évaluer la suspension de la garantie sur le territoire d'un pays, la Commission centre son attention sur l'obligation qu'ont les associations nationales d'accorder une garantie pour tous les types de responsabilité, conformément aux dispositions de l'alinéa f)iv) du paragraphe 1 de l'annexe 9. Les questions relatives au fonctionnement du régime d'assurance sous-jacent aux niveaux national et international s'avèrent opportunes et leur pertinence peut être analysée, mais elles ne peuvent en aucun cas prendre le pas sur l'application des dispositions légales (y compris les délais) de la Convention TIR;

d) La Commission reste désireuse de trouver un mécanisme pour que les différents organes de la Convention TIR (en tout premier lieu la Commission) puissent être informés à temps, à savoir dès l'instant où l'IRU ou la chaîne de garantie constate une quelconque anomalie au sein du régime TIR (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2011/8, par. 11 et 12).

19. À sa quarante-septième session (juin 2011), la Commission de contrôle TIR a examiné le document informel n° 11 (2011) (diffusion restreinte), soumis par le secrétariat et contenant un résumé succinct des principales conclusions auxquelles elle est parvenue jusqu'à présent. Elle estimait que la partie III a) et b) de ce document, auquel elle souscrivait de manière générale, offrait un point de départ utile à la mise au point d'un mécanisme d'échange d'informations entre les différentes parties concernées et elle-même avant une suspension de la garantie sur le territoire d'une Partie contractante. Toutefois, certains membres de la Commission ont mis en question l'utilité d'un tel mécanisme, à moins que celui-ci n'obtienne un soutien officiel suffisant de la part de l'ensemble des Parties contractantes. De plus, divers membres ont dit qu'il n'avait jusqu'à présent été tenu aucun compte de l'instrument que constitue l'article 38 de la Convention, qui donne aux autorités compétentes un moyen important d'améliorer la pérennité du système de garantie dans leur pays. À propos des questions, évoquées à la partie IV du document, les membres de la Commission ont convenu que plus le laps de temps écoulé entre la notification de l'annulation de l'accord visé au paragraphe 1 f) v) de la première partie de l'annexe 9 et son annulation effective était long, plus le risque couru par l'association nationale était élevé. De l'avis général, une durée de trois mois, comme cela est déjà le cas actuellement dans plusieurs pays, semblait raisonnable (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2012/1, par. 9).

20. À sa quarante-huitième session (octobre 2011), la Commission de contrôle TIR a examiné le document informel n° 15 (2011) (diffusion restreinte), soumis par le secrétariat et dans lequel figure une proposition concernant un exemple de pratiques optimales relatives à la procédure à suivre avant la suspension de la garantie sur le territoire d'une Partie contractante. La Commission a noté que le projet présenté était un excellent point de départ pour les débats à venir. Elle a souligné qu'à son avis, la garantie ayant effet dans un pays donné ne pouvait être suspendue/annulée que par l'une des deux parties à l'accord conclu entre les autorités nationales compétentes et l'association nationale autorisée, conformément aux dispositions de l'alinéa e) de l'article 1 de la première partie de l'annexe 9 et était soumise aux dispositions de la Convention et de la législation nationale (document informel TIREx/REP/48final, par. 12).

21. À sa quarante-neuvième session (février 2012), la Commission de contrôle TIR a examiné le document informel n° 1 (2012)/Rev.1 (diffusion restreinte), soumis par le secrétariat et dans lequel figure une proposition modifiée concernant un exemple de pratiques optimales relatives à la procédure à suivre avant la suspension de la garantie sur le territoire d'une Partie contractante. Dans cette proposition, les observations formulées par la Commission à sa session précédente ont été prises en considération, ainsi que les autres propositions présentées par des membres de la Commission. La Commission a indiqué qu'elle était globalement satisfaite du projet dont elle avait été saisie. Toutefois, elle était d'avis que, comme la révocation de l'habilitation conformément à l'article 6.2 bis devrait être évitée à tout prix en raison de son effet négatif sur le secteur du transport international dans son ensemble, le texte devrait insister sur l'importance des mesures prises en collaboration par les autorités nationales compétentes et l'organisation internationale en vue de trouver des solutions garantissant une couverture ininterrompue de la garantie sur le territoire d'une Partie contractante donnée (document informel TIRExB/REP/2012/49final, par. 12).

22. À sa cinquantième session (mai 2012), la Commission ininterrompue a confirmé qu'elle approuvait le texte du projet d'exemple relatif à la procédure à suivre avant une suspension de la garantie sur le territoire d'une Partie contractante, tel qu'il est reproduit à l'annexe du rapport de sa session précédente (document informel TIRExB/REP/2012/49final) et a chargé le secrétariat de renvoyer cet exemple au Comité de gestion TIR, afin que celui-ci l'examine et l'approuve (document informel TIRExB/REP/2012/50draft, par. 12).

Annexe

Après le chapitre 5.10 du Manuel TIR ajouter ce qui suit:

«5.11 Procédure à suivre avant une suspension de la couverture de garantie sur le territoire d'une Partie contractante

1. Conformément aux dispositions de l'article 6 de la Convention, chaque Partie contractante peut autoriser des associations nationales à délivrer des carnets TIR et à se porter garantes, pour autant qu'il soit satisfait aux conditions et prescriptions minimales énoncées dans la première partie de l'annexe 9. Conformément à l'alinéa *e* du paragraphe 1 de la première partie de l'annexe 9, l'une de ces conditions et prescriptions minimales est l'établissement d'un accord écrit ou de tout autre instrument juridique entre l'association et les autorités compétentes de la Partie contractante sur le territoire de laquelle elle est établie. La couverture de garantie dans ce pays ne peut être suspendue que par l'une des deux parties à l'accord écrit susmentionné par annulation de l'accord ou révocation de l'habilitation.

2. Si elle souhaite suspendre sa garantie dans ce pays, ou y est contrainte (par exemple, en raison du nombre important de demandes de paiement ou d'opérations TIR non apurées), l'association nationale peut le faire en notifiant par écrit les autorités compétentes de son intention d'annuler l'accord écrit, conformément à l'alinéa *f v*) du paragraphe 1 de la première partie de l'annexe 9.

3. Les autorités compétentes peuvent soit annuler l'accord, conformément aux dispositions de l'alinéa *f v*) du paragraphe 1 de la première partie de l'annexe 9, soit révoquer l'habilitation, conformément à l'alinéa *b* du paragraphe 1 de la première partie de l'annexe 9, si elles décident que l'association nationale n'est plus en mesure de remplir les obligations qui lui incombent au titre de la Convention.

4. Les délais de notification de l'annulation de l'accord doivent être supérieurs à ceux de la notification d'annulation du contrat d'assurance ou de garantie financière visé à l'alinéa *f v*) du paragraphe 1 de la première partie de l'annexe 9. Toutefois, afin de limiter les risques financiers assumés par l'association nationale (et par l'organisation internationale visée à l'article 6 de la Convention), les délais de notification de l'annulation de l'accord écrit devraient être courts et, de préférence, ne devraient pas, conformément à la législation nationale, être supérieurs à trois mois.

5. Les délais de notification de la révocation d'une habilitation sont définis en application de la législation nationale.

6. Avant d'entreprendre les formalités relatives à l'annulation de l'accord ou à la révocation de l'habilitation, il est recommandé d'appliquer la procédure suivante:

- Lorsque, dans une Partie contractante, le nombre d'opérations TIR non apurées atteint un niveau tel que l'association nationale estime qu'elle risque de ne plus être en mesure, si cela lui est demandé, d'accorder ses garanties, l'association doit immédiatement (éventuellement à l'initiative de l'organisation internationale ou avec son soutien) adresser un courrier officiel aux autorités nationales compétentes, dans lequel elle doit fournir des renseignements sur tous les cas pertinents et indiquer pourquoi ces cas sont susceptibles de l'empêcher de remplir son obligation d'accorder sa garantie. Outre les procédures régulières de recherche qu'elles mettent en œuvre, les autorités nationales compétentes doivent suivre de manière approfondie chaque cas particulier signalé par l'association nationale. Parallèlement,

cette dernière doit aviser le Comité de gestion TIR (AC.2) et la Commission de contrôle TIR (TIRExB);

- La Commission de contrôle TIR doit étudier sans délai chaque situation de crise potentielle (au besoin, au moyen de questionnaires et des informations émanant des associations nationales, des autorités nationales compétentes, de la chaîne de garantie internationale, etc.) et rendre compte de ses conclusions au Comité de gestion TIR; parallèlement, celui-ci doit passer en revue les informations dont il a été saisi par l'association nationale;
- Si, malgré les examens effectués par les autorités douanières et la Commission de contrôle TIR, l'association nationale juge qu'il demeure nécessaire d'entreprendre l'annulation de l'accord, elle doit informer l'organisation internationale de son intention, afin que celle-ci puisse prendre les mesures nécessaires pour assurer, conformément au paragraphe 6.2 *bis*, l'organisation et le fonctionnement efficaces du système de garantie à l'échelle nationale et internationale. Dans l'attente de l'annulation de l'accord ou de la révocation de l'habilitation, l'organisation internationale, en étroite collaboration avec les autorités douanières concernées, doit faire tout son possible pour trouver une autre association nationale garante répondant aux critères établis, afin d'assurer la couverture ininterrompue de la garantie dans la Partie contractante concernée. Le Comité de gestion TIR doit suivre la situation de près et prendre les mesures nécessaires pour assurer que l'organisation internationale continue d'être habilitée à assumer la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement efficaces d'un système de garantie international, conformément au paragraphe 6.2 *bis* de la Convention;
- La procédure susmentionnée ne préjuge pas du droit qu'ont les Parties contractantes à appliquer, à tout moment, les dispositions de l'article 38 ou du paragraphe 4 de l'article 6, ainsi que celles de l'alinéa *d* du paragraphe 1 de la deuxième partie de l'annexe 9, afin d'assurer la pérennité de la procédure TIR sur leur territoire.».
