



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.30/2004/17

11 juin 2004

FRANÇAIS

Original: ANGLAIS, FRANÇAIS
et RUSSE

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports

(Cent septième session, 15-18 juin 2004,
point 6 c) iii) de l'ordre du jour)

**CONVENTION DOUANIÈRE RELATIVE AU TRANSPORT INTERNATIONAL
DE MARCHANDISES SOUS LE COUVERT DES CARNETS TIR
(CONVENTION TIR DE 1975)**

Application de la Convention

Règlement des demandes de paiement

Ancien pool d'assurance

Communication de l'Union Internationale des Transports Routiers (IRU)

Note : Le secrétariat reproduit ci-après une communication transmise par l'Union Internationale des Transports Routiers (IRU).

1. Le Groupe de travail, lors de sa dernière session, a souhaité que l'Union Internationale des Transports Routiers (IRU) produise un document résumant la Décision arbitrale rendue dans le cadre de la procédure engagée par l'Union Internationale des Transports Routiers (IRU) contre l'ancien Pool d'assurance ainsi que les résultats chiffrés de cette procédure.

A. RÉSUMÉ ET OBJECTIFS DE LA PROCÉDURE ARBITRALE

2. A la suite de la résiliation par les Assureurs du contrat d'assurance cautionnement qui les liait à l'Union Internationale des Transports Routiers (IRU) et à la chaîne de garantie, notifiée par lettre recommandée du 5 décembre 1994, et conformément à la police d'assurance, l'Union Internationale des Transports Routiers (IRU) a engagé 2 procédures arbitrales contre les 3 Compagnies du Pool d'assurance PFA - La Concorde - Kravag.

- (a) Une procédure visant à la condamnation des Assureurs pour résiliation illégale du contrat d'assurance et à la confirmation de la validité du contrat d'assurance;
- (b) Une procédure visant à la confirmation de la garantie des Assureurs pour chaque litige présenté par les Douanes.

3. Le 17 novembre 1997, le Tribunal arbitral a rendu sa Sentence dans la première procédure, confirmant le caractère illégal et abusif de la résiliation par les Assureurs et confirmant de fait la validité du contrat d'assurance en ce qui concerne les Carnets émis avant la date de la résiliation.

4. Le même jour, dans le cadre de la 2^{ème} procédure, le Tribunal Arbitral a rendu une première Sentence partielle, visant à définir la méthode à utiliser pour l'examen individuel des dossiers.

5. A partir de cette date, de longs et fastidieux échanges ont eu lieu et des catégories de dossiers ont été constituées afin d'être examinées par le Tribunal arbitral.

6. Il est important de souligner, comme cela a été indiqué à plusieurs reprises, que la procédure d'arbitrage engagée par l'Union Internationale des Transports Routiers (IRU) n'avait pas pour but de juger de la légitimité des demandes de paiement présentées par les autorités douanières, mais seulement de valider au cas par cas l'existence de la garantie des Assureurs.

B. LA DÉCISION DU 16 DÉCEMBRE 2003

7. Par sa Décision du 16 décembre 2003, le Tribunal arbitral a mis fin à la procédure d'examen de tous les dossiers individuels. Il en résulte un classement en 3 catégories des dossiers encore en suspens :

- (a) Dossiers pour lesquels la garantie des Assureurs a été confirmée, dans la mesure où les oppositions présentées par la chaîne de garantie ont été rejetées par une décision finale d'un Tribunal local compétent, confirmant la légitimité des réclamations des Douanes.
- (b) Dossiers forclos, pour lesquels les délais prévus par la Convention TIR (Art. 11) pour notifier et demander le paiement aux Associations nationales garantes n'ont pas été respectés et pour lesquels, en conséquence, aucune garantie, ni des Associations, ni, a fortiori, des Assureurs, ne saurait être engagée.
- (c) Dossiers pour lesquels les Assureurs sont dégagés de toute obligation et pour lesquels l'Union Internationale des Transports Routiers (IRU) (et ses Associations membres) doivent assumer seules la gestion et les conséquences financières de ces dossiers, dès lors que la légitimité des demandes de paiement aura été établie et confirmée par les tribunaux locaux compétents.

C. ETAT CHIFFRÉ DE LA SITUATION

- Nombre de dossiers ouverts sous la couverture de l'ancien Pool d'assurance : 6'205.
- Nombre de cas réglés (par paiement ou clôture sans suite) entre le 5.12.1994 et le 25.04.2004 : 3'993 (soit plus de 64% des cas ouverts).
- Nombre de dossiers pour lesquels la garantie des Assureurs a été confirmée dans les cas où les oppositions ont été rejetées par une décision finale d'un Tribunal local, confirmant la légitimité des réclamations: 1'500 (soit 24% des cas ouverts).
- Nombre de cas forclos pour lesquels aucune garantie ne saurait être appelée : 228 (soit 3,6% des cas ouverts).
- Nombre de cas pour lesquels les Assureurs sont dégagés de toutes obligations : 484 (soit 7,8% des cas ouverts).

8. Ces chiffres démontrent que, grâce aux efforts conjugués de l'Union Internationale des Transports Routiers (IRU) et de ses membres, pendant la période (certes trop longue) de l'arbitrage, 3'993 dossiers, soit 64% de tous les dossiers concernés, ont déjà été traités et réglés pour l'ensemble des pays dans lesquels des réclamations ont été présentées, ce qui n'est pas négligeable.

9. On peut légitimement en déduire que tout les dossiers qui pouvaient être traités au cours de ces dix années ont été traités et réglés.

10. En ce qui concerne les dossiers encore en suspens, il convient de se rappeler que, dès l'origine, la légitimité de ces litiges a été mise en question par nos Associations garantes, l'Union Internationale des Transports Routiers (IRU) et les Assureurs, selon les procédures habituelles. Le manque de preuve quant à la légitimité des appels à la chaîne de garantie, qui existait auparavant, subsiste aujourd'hui.

D. LES PROCHAINES ÉTAPES

11. Pour les dossiers restant en suspens ou n'ayant pas encore fait l'objet d'un règlement, leur légitimité doit encore être établie, soit :

- par une décision administrative des Douanes, visant à clore tous les dossiers dans lesquels, selon la Convention TIR et son application continue au cours des 50 dernières années, et d'après la jurisprudence déjà établie par les Cours Suprêmes de plusieurs pays, la chaîne de garantie ne doit payer aucun montant;
 - par une transmission de ces cas devant les Juridictions Nationales Compétentes afin que les Tribunaux puissent, en toute équité et indépendance, juger de la validité des réclamations présentées par les Douanes aux Associations garantes agissant en tant que caution, ou décider leur rejet sur la base des arguments juridiques présentés par la chaîne de garantie;
 - en résolvant la situation par un traitement global au moyen d'accords appropriés.
-