



Commission économique pour l'Europe**Comité de gestion de la Convention TIR de 1975****Soixante-huitième session**

Genève, 18 octobre 2018

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

Activités et administration de la Commission de contrôle TIR :**Activités de la Commission de contrôle TIR :****Rapport du Président de la Commission de contrôle TIR****Rapport de la soixante-seizième session de la Commission de contrôle TIR (TIRExB)****I. Participation**

1. La Commission de contrôle TIR (TIRExB, ci-après « la Commission ») a tenu sa soixante-seizième session le 5 février 2018 à Genève.
2. Étaient présents les membres de la Commission ci-après : M. S. Amelyanovich (Fédération de Russie), M. G. Andrieu (France), M. M. Ayati (Iran (République islamique d')), M^{me} D. Dirlik Songür (Turquie), M. S. Fedorov (Biélorus), M^{me} B. Gajda (Pologne), M^{me} L. Jelínková (Commission européenne), M. S. Somka (Ukraine) et M^{me} E. Takova (Bulgarie).
3. L'Union internationale des transports routiers (IRU), représentée par M. Y. Guenkov, a participé à la session en qualité d'observateur.

II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

Document(s) : Document informel TIRExB/AGE/2018/76/Rev.1.

4. La Commission a adopté l'ordre du jour de la session (document informel TIRExB/AGE/2018/76/Rev.1) en y ajoutant le document informel n° 9 (2018) au titre du point 6 a) (« Règlement des différends entre les Parties contractantes, les associations, les compagnies d'assurances et les organisations internationales »).

Élection du Président

5. La Commission a réélu M^{me} D. Dirlik Songür (Turquie) au poste de Présidente pour les réunions qu'elle tiendrait en 2018, conformément à son Règlement intérieur.



III. Adoption du rapport de la soixante-quinzième session de la Commission de contrôle TIR (point 2 de l'ordre du jour)

Document(s) : Document informel TIRExB/REP/2017/75draft with comments.

6. La Commission a adopté le projet de rapport de sa soixante-quinzième session (document informel TIRExB/REP/2017/75draft with comments), avec les modifications suivantes :

Page 4, paragraphe 25

Après la deuxième phrase, *ajouter*

« Il a en outre indiqué que toutes les informations susmentionnées devaient être confirmées et étayées en conséquence dès la restitution des Carnets TIR, à la lumière des renseignements complémentaires communiqués par les parties prenantes aux fins de l'élaboration du document. »

Pages 4-5, paragraphe 25, dernière phrase

Remplacer « b) que l'association nationale iranienne avait demandé l'autorisation d'agir en tant que sous-traitant » *par* « b) que l'association nationale iranienne avait demandé et obtenu une autorisation pour que le transporteur iranien partenaire agisse en tant que sous-traitant pour ce projet pilote. »

Page 5, paragraphe 28, première phrase

Après « étaient », *ajouter* « également ».

IV. Application de dispositions spécifiques de la Convention TIR (point 3 de l'ordre du jour)

Propositions visant à introduire davantage de souplesse dans le système de garantie

Document(s) : Documents informels n° 13 et 29 (2017).

7. La Commission a réaffirmé sa décision de n'entamer l'examen de cette question qu'une fois que le Comité de gestion de la Convention TIR (AC.2) en aurait débattu (voir TIRExB/REP/2017/75final, par. 7).

8. En outre, la Commission a rappelé que 20 Parties contractantes avaient relevé la limite de la garantie TIR à 100 000 euros dans le cadre d'accords conclus entre les autorités douanières et l'association nationale (voir TIRExB/REP/2017/75final, par. 8, et document informel n° 29 (2017)). Le secrétariat a annoncé qu'il pouvait être observé, à l'examen des certificats d'assurance pour 2018, que sept Parties contractantes supplémentaires avaient porté le niveau d'assurance à 100 000 euros. La Commission a cependant fait valoir que l'augmentation en question ne concernait que la couverture d'assurance et ne correspondait pas à une augmentation par les Parties contractantes du niveau maximal de garantie.

V. Informatisation du régime TIR (point 4 de l'ordre du jour)

Document(s) : Documents informels n^{os} 15 (2017), 3 et 5 (2018).

A. Projet eTIR et projets pilotes eTIR

9. La Commission a noté qu'après avoir signé un mémorandum d'accord le 6 octobre 2017¹, la Commission économique pour l'Europe (CEE) et l'Union internationale des transports routiers (IRU) élaboraient les conditions standard que devaient réunir tous les nouveaux projets d'informatisation lancés dans le cadre de ce mémorandum d'accord. De plus, la Commission a indiqué que le processus de recrutement du spécialiste des systèmes informatiques (P-3) était en cours et qu'il était prévu que le candidat retenu prenne ses fonctions au printemps 2018. La Commission a également relevé que des transports eTIR étaient encore effectués entre l'Iran (République islamique d') et la Turquie et que l'échange de données sur les transports TIR entre la Turquie et la Géorgie se poursuivait.

10. La Commission de contrôle a également noté que le secrétariat se réunirait le 20 février 2018 avec des experts de la Commission européenne pour entreprendre une comparaison entre le Nouveau système de transit informatisé (NSTI) de l'Union européenne et les messages eTIR, et que le secrétariat présenterait le projet eTIR au Groupe de coordination des douanes électroniques le 14 mars 2018.

11. Enfin, la Commission a rappelé que le Groupe d'experts des aspects juridiques de l'informatisation du régime TIR (GE.2) avait présenté un projet de cadre juridique pour l'informatisation de la Convention TIR (« projet d'annexe 11 ») au Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30), qui devait entamer un débat de fond sur ce thème à sa 148^e session. La Commission a pris note des observations que le secrétariat avait reçues du Bélarus sur le projet d'annexe 11 (document informel n^o 5 (2018)), qui devaient également être examinées à la session du WP.30. Elle a aussi pris note de l'observation M. S. Fedorov (Bélarus) selon laquelle le cadre juridique du régime eTIR devait également assurer une protection adéquate de l'intégrité des données.

12. De plus, la Commission a noté que la direction de la CEE avait confirmé qu'elle était disposée à héberger le système eTIR international, sous réserve qu'il lui soit permis de recourir à la sous-traitance pour ce faire, qu'elle dispose des fonds nécessaires et que sa responsabilité ne soit pas engagée.

B. Banque de données internationale TIR

13. Le secrétariat a informé la Commission de l'état d'avancement du nouveau module de la Banque de données internationale TIR (ITDB) sur les bureaux de douane. Ce module devait être lancé en mars 2018. Le secrétariat a également informé la Commission de l'organisation d'un colloque sur l'ITDB qui se tiendrait durant la prochaine session du WP.30, en juin 2018.

14. La Commission de contrôle TIR a noté que la CEE avait adressé une lettre à la Commission européenne pour lui demander des conseils concernant l'application du Règlement général sur la protection des données de l'UE (règlement 2016/679) qui devait entrer en vigueur le 25 mai 2018, car il était susceptible d'avoir un impact sur la transmission par des États membres de l'Union européenne de données telles que le nom ou les coordonnées des titulaires de carnets TIR.

¹ À consulter à l'adresse : www.unece.org/fileadmin/DAM/MoU__Cooperation_Agreement_IRU_UNECE_eTIR_6_oct_2017_with_dates_no_signatures.pdf.

C. Présentation obligatoire des données au moyen de la Banque de données internationale TIR

15. La Commission a rappelé qu'à sa précédente session, ses membres s'étaient accordés à reconnaître a) que l'utilisation de la Banque de données internationale TIR (ITDB) devait être obligatoire, b) que l'introduction d'amendements d'ordre juridique serait le meilleur moyen d'atteindre cet objectif, et c) qu'il fallait accorder une plus grande attention aux activités de sensibilisation concernant l'ITDB, avant que la Convention TIR ne la rende obligatoire (voir TIRExB/REP/2017/75final, par. 16 et 20).

16. À sa session actuelle, la Commission a de nouveau estimé qu'il fallait redoubler d'efforts pour mieux faire connaître l'ITDB (document informel n° 3 (2018)). Compte tenu du temps nécessaire à l'adoption d'amendements à la Convention TIR, la Commission a poursuivi l'examen des propositions d'amendement. M^{me} L. Jelínková (Commission européenne) et M. S. Somka (Ukraine) se sont déclarés prêts à approuver les projets de propositions déjà présentés (document informel n° 15 (2017)) en tenant compte des débats de la précédente session (voir TIRExB/REP/2017/75final, par. 16 à 20). M^{me} B. Gajda (Pologne) a fait remarquer que des observations avaient été formulées au sujet des projets de textes à la session précédente. En conséquence, la Commission a décidé d'examiner la question de savoir si le délai de notification des exclusions en application du paragraphe 2 de l'article 38 et le délai prévu pour l'habilitation et le retrait de l'habilitation, conformément au paragraphe 4 de la deuxième partie II de l'annexe 9 de la Convention TIR devaient être raccourcis du fait de la transmission obligatoire des données par le biais de l'ITDB.

17. M^{me} L. Jelínková (Commission européenne) a proposé d'inscrire la mention « sans délai » qui reflète l'obligation de prendre des mesures immédiates, tout en ajoutant que la mention « dans les 24 heures » lui conviendrait aussi. M. S. Fedorov (Biélorus) a répondu qu'indiquer une date fixe permettrait d'éviter toute discussion et a proposé la mention « au plus tard le jour ouvrable suivant ». À l'appui des propositions de M^{me} L. Jelínková, M. S. Somka (Ukraine) a dit que les bureaux de douane travaillaient 24 heures sur 24, de sorte qu'un délai de 24 heures serait suffisant, étant donné qu'il s'agissait d'une simple procédure technique et que, dans la législation de son pays, il était courant de fixer ces délais en heures. M^{me} B. Gajda (Pologne) s'est déclarée favorable à l'ajout des mentions a) « sans délai », celle-ci étant utilisée dans l'Union européenne et b) « au plus tard le premier jour ouvrable suivant », s'il fallait donner une date précise car tous les services, notamment ceux de l'administration centrale, n'étaient pas ouverts 24 heures sur 24. M. G. Andrieu (France) s'est rangé à l'avis de M^{me} Gajda et a souligné qu'il était important que les données soient transmises dès que possible. M^{me} E. Takova (Bulgarie) préférait également la mention « sans délai », dans la mesure où, en Bulgarie, les procédures étaient centralisées.

18. La Commission a également envisagé d'intégrer l'ITDB au processus d'habilitation et de retrait de l'habilitation des titulaires de carnet TIR, par exemple en rendant ces procédures impossibles avant la transmission des données pertinentes à l'ITDB. À cet égard, M. G. Andrieu (France) a proposé que l'ITDB puisse être utilisée pour générer le numéro d'identification du titulaire de carnet TIR.

19. Le secrétariat a expliqué qu'à l'heure actuelle, l'ITDB permettait de saisir également des informations sur les exclusions ou les habilitations pour une date ultérieure. M. S. Amelyanovich (Fédération de Russie) a fait remarquer qu'il serait très utile pour lutter contre la contrebande que toutes les Parties contractantes aient accès aux informations concernant les exclusions des titulaires de carnets TIR, en application de l'article 38. Dans la même veine, M. S. Somka (Ukraine) a ajouté que ces informations seraient utiles pour l'analyse des risques. M. Y. Guenkov (IRU) s'est déclaré préoccupé par le fait que la divulgation à toutes les Parties contractantes, par le biais de l'ITDB, des informations concernant l'exclusion du titulaire d'un carnet TIR dépassait le cadre du paragraphe 2 de l'article 38, qui ne prévoyait de notifier d'une exclusion que la Partie contractante sur le territoire de laquelle la personne en cause était établie ou domiciliée. Il a ajouté qu'une telle application de l'ITDB aurait une incidence négative sur l'attitude des autres Parties contractantes à l'égard du titulaire de carnet TIR concerné et pourrait également faire naître

des inquiétudes en ce qui concerne le règlement général sur la protection des données, et que l'IRU pourrait présenter une communication écrite à la Commission à ce sujet. En réponse à cela, le secrétariat a indiqué que les informations relatives aux retraits d'habilitations figuraient déjà dans l'ancienne version de l'ITDB, conformément à l'alinéa a) du paragraphe 8 du mandat de la Commission. La Commission a noté que la pratique actuelle consistant à diffuser les rapports de fraude avait également pour effet de communiquer aux Parties contractantes des informations sur les irrégularités, sans toutefois fournir de renseignements sur les titulaires des carnets TIR.

20. Il a en outre été précisé que le projet d'amendement de nature juridique à la note explicative au paragraphe 2 de l'article 38 ne modifiait en rien la responsabilité des Parties contractantes, mais portait sur la transmission obligatoire de données à la Commission. En réponse à une proposition de M. S. Amelyanovich (Fédération de Russie) visant à recommander au Comité de gestion de la Convention TIR (AC.2) d'établir un lien entre l'ITDB et le système eTIR, il a été spécifié que les propositions actuelles concernaient la soumission de données à la Commission via l'ITDB et non le projet d'annexe 11. Il a, de même, été précisé que les spécifications eTIR évoquaient un tel échange de données.

21. Pour conclure, la Commission a prié le secrétariat de revoir le document informel n° 15 (2017) à la lumière des observations formulées, en mettant entre crochets les différentes propositions de formulation présentées concernant les délais pour la communication des données à la Commission par l'intermédiaire de l'ITDB et en établissant une distinction claire entre habilitation, retrait de l'habilitation et exclusion (voir par. 15 à 20 ci-dessus et TIRExB/REP/2017/75final, par. 16 à 20).

VI. Règlement des différends entre les Parties contractantes, les associations, les compagnies d'assurance et les organisations internationales (point 5 de l'ordre du jour)

A. Règlement des différends entre les Parties contractantes, les associations, les compagnies d'assurance et les organisations internationales

Document(s) : Documents informels n°s 10, 18 à 20, 22 à 24, 26 à 28, 30, 31 (2017), 6, 7 et 9 (2018).

1. Couverture de garantie en Roumanie

22. La Commission a noté que les autorités douanières roumaines avaient habilité l'Union nationale des transporteurs routiers de Roumanie (UNTRR) en tant qu'association garante TIR, conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 6, et de la première partie de l'annexe 9 de la Convention TIR (document informel n° 9 (2018)).

23. M. Y. Guenkov (IRU) a également indiqué que l'Association roumaine pour le transport routier international (ARTRI) avait des obligations à l'égard des autorités roumaines et restait responsable des carnets TIR délivrés par elle jusqu'au 31 janvier 2018 inclus. Il a en outre assuré que la chaîne internationale de garantie prendrait en charge toutes les demandes de paiement.

24. De plus, M. Y. Guenkov a précisé que l'expression « si l'ARTRI coopère » figurant dans le document informel n° 9 (2018) n'était que l'expression d'une réserve de la part de l'IRU, qui craignait que l'ARTRI ne souhaite pas correspondre avec elle.

25. En réponse aux questions soulevées, M. Y. Guenkov a confirmé que l'ARTRI resterait responsable des demandes concernant les carnets TIR délivrés par elle avant le 31 janvier 2018, mais qui auraient été déposées après cette date, par exemple le 10 février 2018. M^{me} L. Jelínková (Commission européenne) a demandé pourquoi les demandes de paiement devaient être adressées à l'ARTRI si l'UNTRR disposait d'un certificat valable et était bénéficiaire de l'accord complémentaire du 8 janvier 2018 (document informel n° 7

(2018)). M. Y. Guenkov a répondu que l'existence de deux certificats d'assurance s'expliquait très certainement par le fait que l'UNTRR n'avait auparavant été habilitée que pour la délivrance de carnets TIR à l'échelle nationale. En outre, M. S. Somka (Ukraine), ainsi que M. S. Fedorov (Biélarus), ont exprimé des doutes quant à la possibilité pour l'ARTRI de répondre aux demandes de paiement émises après le 31 janvier 2018 pour des carnets TIR délivrés avant le 1^{er} février 2018, si la couverture d'assurance d'AXA ne prenait en charge que la période s'achevant le 31 janvier 2018 pour l'ARTRI.

26. En réponse à une question de M. S. Amelyanovich (Fédération de Russie), le secrétariat a indiqué qu'il n'existait pas de procédure écrite officielle régissant les modalités de notification aux Parties contractantes d'un changement d'association nationale délivrant les carnets TIR et il a renvoyé à la lettre circulaire de l'IRU adressée par courrier électronique aux points de contact TIR et reproduite dans le document informel WP.30/AC.2 (2018) n° 2.

27. M. Y. Guenkov (IRU) a précisé que le recours présenté par l'ARTRI concernait uniquement son appartenance à l'IRU et que celle-ci prendrait une décision sur cette question à la prochaine session de son Assemblée générale (le 4 mai 2018). Ce processus n'avait donc pas d'incidence sur l'acte d'engagement de l'ARTRI concernant la délivrance de carnets TIR, qui était venu à expiration. La Commission a pris note des faits survenus et exprimé une nouvelle fois ses regrets face à la détérioration des relations entre l'IRU et son association membre.

28. Eu égard aux questions posées concernant les détails de la couverture de garantie et la transition entre l'ARTRI et l'UNTRR, la Commission a prié l'IRU de donner davantage d'informations, notamment des exemples de cas assortis de dates concernant la couverture de garantie, afin d'être mieux à même de comprendre la situation. Elle a également demandé à l'IRU de fournir davantage de renseignements au WP.30 et à l'AC.2 (aux sessions de février 2018) afin de clarifier la situation pour toutes les Parties contractantes.

2. Proposition des autorités douanières roumaines

29. La Commission a examiné une lettre des autorités douanières roumaines dans laquelle celles-ci se rangeaient à l'avis de la Commission, à savoir que la Convention TIR était muette au sujet des accords passés entre une organisation internationale et ses associations nationales, à l'exception de la référence figurant dans la note explicative 0.6.2 *bis*-1. La Commission a noté que les autorités douanières roumaines proposaient de préciser les motifs de dénonciation de ces accords dans une nouvelle note explicative au paragraphe 2 de l'article 6.

30. La Commission a décidé a) de rappeler à l'AC.2 qu'elle avait conclu que la Convention TIR était muette au sujet des accords passés entre une organisation internationale et ses associations nationales, à l'exception de la référence figurant dans la note explicative 0.6.2 *bis*-1, b) d'informer l'AC.2 de la proposition des autorités douanières roumaines et c) de demander instamment aux Parties contractantes, lors de la prochaine session de l'AC.2, d'accorder une plus grande attention au flou qui entoure cette question dans la Convention TIR, et de lui fournir des orientations.

3. Demande de l'ARTRI

31. La Commission a en outre mis la dernière main à sa réponse à l'ARTRI, qui lui avait demandé d'intervenir dans cette affaire. Elle a décidé de répondre à l'ARTRI a) en accusant réception des lettres du 5 décembre 2017 et du 23 janvier 2018, b) en déclarant qu'elle examinait la question évoquée dans la lettre envoyée à l'ARTRI le 16 octobre 2017 ainsi que dans la lettre adressée aux autorités douanières roumaines le 11 décembre 2017, c) en annonçant qu'elle porterait l'affaire à l'attention de l'AC.2 et d) en exprimant ses regrets face à la détérioration de la situation².

² Note du secrétariat : La lettre à l'ARTRI a été envoyée le 7 février 2018.

B. Rapport d'audit externe de l'IRU

32. La Commission a réaffirmé sa décision de conserver ce point à l'ordre du jour et de suivre tout fait nouveau survenu dans le cadre du WP.30 (voir TIRExB/REP/2017/74final, par. 27, et ECE/TRANS/WP.30/292, par. 31 à -35).

VII. Adaptation du régime TIR aux exigences actuelles en matière de commerce, de logistique et de transport (point 6 de l'ordre du jour)

Document(s) : Document informel n° 8 (2018).

33. La Commission a poursuivi l'examen d'un exemple de transport TIR intermodal combinant trois différents modes de transport entre la Slovénie et l'Iran (République islamique d'). Elle a constaté que le document informel n° 8 (2018), soumis par l'IRU, comportait des réponses aux questions soulevées à la session précédente (voir TIRExB/REP/2017/75final, par. 24 et 26).

34. La Présidente a noté a) qu'il serait judicieux de connaître les avantages précis observés dans l'exemple examiné, b) qu'il convenait d'étudier plus avant la question de l'autorisation et les problèmes rencontrés en matière de garantie pour le transport ferroviaire, étant donné que le système automatisé de la Turquie ne prévoyait qu'un seul type de garantie, et c) que les raisons motivant l'abandon, en Iran (République islamique d'), des opérations de transport à l'aide d'une lettre de voiture CIM³ restaient à préciser.

35. M. M. Ayati (Iran (République islamique d')) a indiqué a) que 11 opérations de transport TIR intermodal avaient été menées depuis la Slovénie vers différents lieux en Iran (République islamique d') ; b) que la prédéclaration électronique TIR (EPD) de l'IRU avait été utilisée avant l'arrivée des conteneurs à la frontière pour effectuer une analyse des risques, ce qui avait permis d'économiser cinq jours ; c) qu'il importait, dans le secteur des transports, d'économiser du temps et de l'énergie et que, dans certains cas, l'utilisation du rail était utile pour les transporteurs ; d) que l'identité du sous-traitant avait été indiquée dans la case 11 du carnet TIR à l'intention des responsables iraniens ; et e) que la lettre de voiture CIM n'avait pas été utilisée pour la partie ferroviaire du transport en Iran (République islamique d'), étant donné qu'elle n'offrait aucune garantie en matière de taxes et de droits de douane.

36. M. S. Fedorov (Biélorus) a demandé : a) de quelle manière exactement le sous-traitant était mentionné dans la case 11 du carnet TIR ; b) si le carnet TIR avait été utilisé uniquement en tant que document de garantie et non en tant que déclaration de transit (case 8) ; et c) où était indiqué le changement de mode de transport, c'est-à-dire si un autre document avait été émis pour le transport du conteneur. M. Fedorov a ajouté que la principale question était de savoir s'il s'agissait d'un système efficace qui méritait d'être étudié plus avant.

37. M. Ayati (Iran (République islamique d')) a souligné qu'il importait que la Commission, le WP.30 et l'AC.2 se penchent sur la question du transport intermodal dans le cadre de la Convention TIR, ce type d'opérations étant appelé à devenir plus fréquent avec l'adhésion de la Chine et de l'Inde. En réponse aux questions posées par M. S. Fedorov (Biélorus), M. Ayati a indiqué que l'Iran (République islamique d') avait utilisé le carnet TIR sur la portion ferroviaire du transport en Iran (République islamique d'), non seulement comme garantie mais également en tant que document douanier, sur lequel le sous-traitant était indiqué dans la case 11 par son code. S'agissant des modifications à apporter à la Convention TIR pour tenir compte de la sous-traitance, M. Y. Guenkov (IRU) a fait observer que le recours à des sous-traitants posait avant tout la question de leur description dans le carnet TIR : ceux-ci pouvaient être qualifiés de représentants ou d'agents du titulaire du carnet. M. S. Somka (Ukraine) a donné des renseignements concernant une nouvelle ordonnance du Ministre des finances de l'Ukraine,

³ Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises.

qui autorisait, dans ce pays, le recours à des sous-traitants en application de la Convention TIR.

38. La Commission a relevé que la question des sous-traitants était à l'ordre du jour du WP.30. En conclusion, elle a décidé de poursuivre l'examen de cette question et a invité l'IRU à apporter des renseignements complémentaires concernant l'exemple susmentionné et les avantages observés.

VIII. Prix des carnets TIR (point 7 de l'ordre du jour)

Document(s) : Documents informels n^{os} 9 (2017), 1 et 2 (2018).

A. Analyse des prix des carnets TIR

39. La Commission a noté que, pour l'heure, 19 Parties contractantes avaient répondu à l'enquête en ligne et que 6 autres avaient directement communiqué au secrétariat les prix des carnets TIR. Elle a rappelé la date limite de soumission des données relatives aux prix et de réponse à l'enquête, à savoir le 1^{er} mars 2018, et a décidé de reprendre l'examen de ce point à sa prochaine session.

B. Prix de distribution

40. Comme suite à une demande formulée par l'AC.2 (voir ECE/TRANS/WP.30/AC.2/133, par. 21 et 22, et annexe III), la Commission a poursuivi l'examen des préoccupations soulevées par les autorités douanières russes s'agissant du bien-fondé de la pratique actuelle selon laquelle l'exemption des droits et taxes d'importation est fondée sur le prix de distribution fixé par l'IRU plutôt que sur le coût de production (voir document informel n^o 9 (2017) et TIRExB/REP/2017/75final, par. 43 à 47).

41. La Commission a rappelé qu'à sa dernière session, M. S. Amelyanovich (Fédération de Russie) avait à nouveau formulé trois demandes de la Fédération de Russie (voir TIRExB/REP/2017/75final, par. 44, et document informel n^o 9 (2017)). Elle a aussi rappelé qu'à cette même session, M. Y. Guenkov (IRU) avait fourni, en réponse à l'une de ces demandes (document informel n^o 1 (2018)), des copies des documents d'exportation destinés à accompagner les formules de carnets TIR, sur lesquels était précisé le montant correspondant à la valeur facturée. La Commission a en outre rappelé que la déclaration de M. Y. Guenkov concernant l'avis juridique d'un ancien chef des services juridiques de l'IRU avait été ajoutée au document informel n^o 2 (2018) pour examen par la Commission.

42. La Présidente a indiqué qu'elle ne parvenait pas à saisir la pertinence de l'avis juridique pour la question à l'examen. Souscrivant à l'observation de la Présidente, M. S. Amelyanovich (Fédération de Russie) a fait valoir que la Fédération de Russie avait relevé des problèmes non pas par désir de taxer les carnets TIR expédiés en Fédération de Russie, mais parce qu'elle devait connaître précisément le coûts des carnets TIR vierges, notamment en raison du fait que les autorités douanières russes avaient pour mission de contrôler les transactions réalisées en devises étrangères. C'est pourquoi la Fédération de Russie estimait que le prix des formules de carnets TIR, en tant que documents imprimés, devrait être indiqué lors de leur importation en Fédération de Russie. Pour remédier aux problèmes rencontrés, elle avait suggéré de donner pour instruction à l'IRU d'accéder à ses trois demandes (voir document informel n^o 9 (2017)). M. S. Amelyanovich a ajouté que même les renseignements contenus dans le document informel n^o 1 (2018) comportaient des incohérences, en l'espèce des prix différents.

43. En réponse à une proposition de M. Y. Guenkov (IRU) visant à supprimer ce point de l'ordre du jour de la Commission, la Présidente a précisé que, l'AC.2 s'en étant remis à la Commission pour cette question, le point ne pouvait être supprimé en se contentant d'évoquer une réunion entre la Suisse, la Fédération de Russie et l'IRU. C'est pourquoi il fallait continuer de s'attacher à comprendre le problème de fond.

44. M. S. Amelyanovich (Fédération de Russie) a indiqué que la Fédération de Russie avait demandé que soit clairement explicitée la notion de coût d'une formule de carnet TIR au regard de l'article 7 de la Convention TIR, afin de savoir s'il s'agissait du prix du carnet en tant que document imprimé, et qu'il pourrait être utile que la Commission donne son interprétation de la question.

45. En guise d'observation préliminaire, le secrétariat a relevé que l'article 7 semblait indiquer de manière implicite que la distribution des carnets ne devait être soumise à aucune taxe, étant donné qu'il était peu probable que les formules de carnet TIR soient importées si elles ne constituaient pas également la garantie, dont le coût est pris en compte dans le prix de distribution. La Présidente a déclaré que, d'après elle, l'article 7 disposait que les carnets TIR importés ne devaient être soumis à aucun droit ou taxe. Puis elle a demandé s'il existait, au regard de l'article 7, une différence entre la valeur déclarée par les autorités douanières suisses (1,79 franc suisse) et le prix de distribution facturé aux associations nationales par l'IRU (25 à 59 francs suisses).

46. M. Y. Guenkov (IRU) a précisé que le coût d'impression du carnet TIR était indiqué conformément aux prescriptions de la législation suisse relatives aux documents d'exportation et que cela répondait à un impératif purement statistique, mais que personne n'utiliserait de carnets TIR si les coûts administratifs et la garantie n'étaient pas compris. Les autorités suisses avaient donc accepté de modifier leurs documents d'exportation afin de prendre en compte les préoccupations soulevées par la Fédération de Russie. M. Y. Guenkov, ajoutant qu'aucune autre Partie contractante n'avait rencontré de telles difficultés, a demandé en quoi le prix changerait l'analyse (prix du document imprimé par rapport à celui du carnet assorti d'une garantie valable). Selon M. S. Amelyanovich (Fédération de Russie), les formules de carnets TIR s'apparentaient, au moment de leur importation, à de simples feuilles de papier qui n'acquerraient de valeur que lorsqu'elles étaient utilisées comme garanties. En cela, seule la valeur du document imprimé était pertinente au regard de l'article 7. En outre, il a appelé l'attention sur la différence entre le prix facturé et la valeur en douane, en soulignant que la valeur en douane ne pouvait prendre en compte d'autres coûts tels que l'assurance, la location de locaux, etc. Il a évoqué les principes de calcul de la valeur en douane appliqués conformément aux recommandations de l'Organisation mondiale du Commerce (OMC) et au titre de diverses conventions.

47. La Commission a noté que la Fédération de Russie souhaitait obtenir des éclaircissements quant à la teneur de l'article 7. La Présidente a demandé si l'IRU pouvait essayer de mieux comprendre les besoins de la Fédération de Russie et si cette dernière pouvait reformuler sa demande. Pour conclure, la Commission a décidé de reprendre l'examen de la question à sa prochaine session.

IX. Exemple d'accord (point 8 de l'ordre du jour)

Document(s) : Document informel n° 4 (2018).

48. Faute de temps, la Commission a décidé d'examiner cette question à sa prochaine session.

X. Demandes de paiement dépassant le montant maximal de la garantie par carnet TIR (point 9 de l'ordre du jour)

Document(s) : Document informel n° 21 (2017).

49. Faute de temps, la Commission a décidé d'examiner cette question à sa prochaine session.

XI. Problèmes rencontrés par les compagnies de transport moldoves en Ukraine (point 10 de l'ordre du jour)

Document(s) : Documents informels n^{os} 37 (2014) et 8 (2015).

50. Faute de temps, la Commission a décidé d'examiner cette question à sa prochaine session.

XII. Problèmes rencontrés à la frontière kazakhe par les opérateurs kirghizes de transport TIR et signalés par l'administration kirghize des douanes (point 11 de l'ordre du jour)

Document(s) : Documents informels n^{os} 32 et 33 (2017).

51. Faute de temps, la Commission a décidé d'examiner cette question à sa prochaine session.

XIII. Problèmes relatifs à l'acceptation des carnets TIR en Fédération de Russie (point 12 de l'ordre du jour)

Document(s) : Document informel n^o 35 (2017).

52. Faute de temps, la Commission a décidé d'examiner cette question à sa prochaine session.

XIV. Activités du secrétariat (point 13 de l'ordre du jour)

53. Faute de temps, la Commission a décidé d'examiner cette question à sa prochaine session.

XV. Questions diverses (point 14 de l'ordre du jour)

54. Faute de temps, la Commission n'a examiné aucune autre question.

XVI. Restriction à la distribution des documents (point 15 de l'ordre du jour)

55. La Commission a décidé que les documents publiés pour la session actuelle resteraient à distribution restreinte.

XVII. Date et lieu de la prochaine session (point 16 de l'ordre du jour)

56. La Commission a décidé de tenir sa prochaine session le lundi 11 juin 2018, à Genève.
