



---

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

Genève, 8 octobre 2015

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-troisième session  
de la Commission de contrôle TIR (TIRExB)***Résumé*

Le présent document est soumis en application du paragraphe 4 de l'article 11 de l'annexe 8 de la Convention TIR de 1975, qui prévoit qu'au moins une fois par an ou à la demande du Comité de gestion, la Commission de contrôle TIR (TIRExB) fait rapport sur ses activités au Comité de gestion.

**I. Participation**

1. La Commission de contrôle TIR (TIRExB) a tenu sa soixante-troisième session les 8 et 9 avril 2015 à Genève.
2. Étaient présents les membres de la Commission ci-après : M. S. Amelyanovich (Fédération de Russie), M. G. Andrieu (France), M. M. Ciampi (Italie), M<sup>me</sup> D. Dirlik (Turquie), M. S. Fedorov (Biélorus), M<sup>me</sup> B. Gajda (Pologne), M<sup>me</sup> L. Jelínková (Commission européenne), M. V. Milošević (Serbie) et M. S. Somka (Ukraine).
3. L'Union internationale des transports routiers (IRU), représentée par M<sup>me</sup> K. Kasko, a participé à la session en qualité d'observateur.



## II. Déclaration liminaire

4. Dans sa déclaration liminaire, M<sup>me</sup> Eva Molnar, Directrice de la Division des transports de la Commission économique pour l'Europe (CEE), a félicité les membres de la Commission de contrôle TIR à propos de leur élection pour le mandat couvrant les années 2015 et 2016. Se référant au projet d'ordre du jour de la session, elle a rappelé qu'il incombait à la Commission de contrôle, à la première session de chaque mandat, l'importante tâche d'élaborer son programme de travail. Les dispositions de la Convention TIR définissaient les principales tâches permanentes de la Commission, mais celle-ci jouait également le rôle important d'aider les Parties contractantes à modifier et adapter continuellement le système TIR à l'évolution des besoins des gouvernements et du secteur des transports en établissant de nouveaux outils de facilitation, comme le statut d'expéditeur ou de destinataire habilités ou celui de sous-traitant, en facilitant le processus d'informatisation ou, comme cela était le cas à l'heure actuelle, en contribuant à la réévaluation du système de garantie. À cet égard, M<sup>me</sup> Molnar a rappelé que le Comité de gestion de la Convention TIR (AC.2) avait demandé à la Commission de procéder à une évaluation réaliste et approfondie des propositions russes au sujet du montant de la garantie et de fournir aux Parties contractantes un avis mesuré.

5. Elle a en outre exprimé le souhait que la présence d'un membre de la Commission de contrôle représentant la Fédération de Russie facilite le dialogue avec le Service fédéral des douanes au sujet de l'application de la Convention TIR sur le territoire fédéral. Elle a informé la Commission de la tenue prévue du 14 au 16 avril 2015 de la future session de la Commission économique pour l'Europe, qui supervisait les activités de tous les comités de la CEE. Cet événement important n'avait lieu que tous les deux ans. La Division des transports avait organisé plusieurs manifestations parallèles à la session, notamment, en coopération avec l'IRU, une exposition de photos de camions TIR le long de la Route de la Soie. Le partenariat public-privé dans le cadre du système TIR serait également présenté lors d'une session de la Commission consacrée aux partenariats pour le développement durable. Enfin, elle a informé la Commission de contrôle que, à compter du 16 mars 2015, M. Joan Padreny (Andorre) avait rejoint le secrétariat de la Convention TIR en qualité d'expert en informatique chargé, entre autres, de tenir à jour la Banque de données internationale TIR (ITDB) et de la développer davantage.

## III. Adoption de l'ordre du jour

*Document* : Document informel TIRExB/AGE/2015/63.

6. La Commission de contrôle TIR a adopté l'ordre du jour de la session tel qu'il figure dans le document TIRExB/AGE/2015/63.

## IV. Élection du Président

7. La Commission de contrôle TIR a rappelé qu'à la brève réunion qu'elle avait tenue le 5 février 2015, M<sup>me</sup> D. Dirlik (Turquie) avait été élue Présidente pour l'année 2015.

## V. Adoption du rapport de la soixante-deuxième session de la Commission de contrôle TIR

*Document* : Document informel TIRExB/REP/2014/62 projet et commentaires.

8. La Commission de contrôle TIR a adopté le projet de rapport de sa soixante-deuxième session (document informel TIRExB/REP/2014/62 projet et commentaires), sous réserve d'éventuelles modifications.

## VI. Programme de travail pour 2015-2016

10. La Commission de contrôle TIR a longuement examiné le document informel n° 5 (2015), dans lequel figure son projet de programme de travail pour son mandat couvrant la période 2015-2016. Sous réserve de certaines modifications, la Commission a approuvé son programme de travail tel qu'il figure dans l'annexe au présent document.

11. En ce qui concerne l'activité n° 4 (Soutenir les activités de formation à l'application de la Convention TIR, principalement chez les Parties contractantes qui rencontrent ou pourraient rencontrer des difficultés dans ce domaine), la Commission de contrôle a demandé au secrétariat, à l'avenir, de l'impliquer d'emblée dans la préparation de ses séminaires, y compris pour déterminer leurs dates et contribuer à leurs programmes.

12. La Commission de contrôle a demandé au secrétariat de soumettre le programme de travail en tant que document informel au Comité de gestion de la Convention TIR (AC.2) pour approbation lors de sa session de juin 2015. Le texte du programme de travail modifié est joint en annexe au présent rapport.

## VII. Application de dispositions spécifiques de la Convention TIR

### Examen des propositions d'amendement

13. La Commission de contrôle TIR a rappelé que l'AC.2, à sa soixantième session, tenue en février 2015, avait été d'avis que les propositions de la Fédération de Russie visant à modifier l'alinéa ii) du paragraphe 3 de la première partie de l'annexe 9, ainsi que le paragraphe 1 de l'article 8 étaient étroitement liées aux questions relatives à la mise en place de plusieurs niveaux de garantie (20 000, 60 000, 100 000, 200 000 euros et, éventuellement, une couverture totale de la garantie) ou à l'utilisation de garanties supplémentaires, questions qui étaient actuellement débattues en son sein et que l'AC.2, par conséquent, lui avait confié le mandat de les examiner. Dans ce contexte, la Commission de contrôle a pris note du document informel n° 6 (2015), établi par le secrétariat, dans lequel figurent l'état d'avancement des débats tenus en son sein à ce jour, le texte des propositions de la Fédération de Russie et quelques remarques préliminaires.

14. Suite à une demande de la Commission de contrôle à sa soixantième session, tenue en septembre 2014, M<sup>me</sup> Kasko (IRU) a présenté les résultats intermédiaires d'une analyse en cours de réalisation par l'IRU sur le montant de la garantie. La Commission a pris note de ce qu'il semblait exister un fort intérêt à assouplir le montant de la garantie. En effet, ainsi que M<sup>me</sup> Kasko l'a précisé dans son exposé, le montant moyen des demandes de paiement formulées par les autorités douanières ne dépassait pas environ 30 000 euros, ce qui n'indiquait pas qu'une augmentation générale du montant de la garantie soit nécessaire dans tous les pays parties à la

Convention TIR. Cependant, il était ressorti de l'analyse de 595 demandes de paiement adressées à des titulaires de carnets TIR concernant des carnets émis entre 2008 et 2014 que, dans plus de 50 % des cas, les droits et taxes ne dépassaient pas 10 000 euros, et qu'une garantie de plus de 60 000 euros n'avait été nécessaire que dans 14 % des cas. L'analyse des données du système de déclaration électronique préalable TIR envoyées aux autorités douanières du Bélarus (un des principaux utilisateurs de ce système) pendant les deux premiers mois de 2015 avait fait apparaître des tendances similaires, à savoir que le montant moyen des droits et taxes par carnet TIR s'élevait à environ 30 000 euros et que la limite de garantie de 60 000 euros n'avait été dépassée que dans 10 % des cas.

15. La Commission de contrôle a remercié M<sup>me</sup> Kasko (IRU) pour son exposé mais a regretté que l'IRU n'ait pas encore été en mesure de fournir d'estimations des prix des carnets TIR au cas où plusieurs niveaux de garantie seraient mis en place. En outre, divers membres de la Commission de contrôle ont réaffirmé l'opinion que la formule TIR +, proposée par l'IRU pour répondre à la demande croissante de garanties d'un montant plus élevé émanant de certains pays, n'était pas conforme aux dispositions de la Convention TIR. Ils ont rappelé que les Parties contractantes avaient le droit de relever le montant maximal au cas où elles seraient d'avis que le montant maximal actuellement recommandé de 50 000 dollars des États-Unis était insuffisant. M<sup>me</sup> Jelínková (Commission européenne) a invité les pays, plutôt que de mettre en œuvre des mesures irrégulières, à soumettre au Comité de gestion des propositions d'amendements à la Convention TIR.

16. Dans une première réponse, M<sup>me</sup> Kasko (IRU) a expliqué que le calcul du prix des carnets TIR pour différents niveaux de garantie était complexe, car il dépendait de plusieurs paramètres, tels que le volume des opérations et le degré d'utilisation des divers niveaux de garantie. En outre, étant donné la situation actuelle du système TIR, notamment dans la Fédération de Russie, qui avait affecté soudainement les volumes mondiaux, ainsi que les récentes fluctuations des taux de change dans divers pays, les partenaires financiers du système TIR avaient besoin de plus de temps avant de pouvoir fournir des estimations. M<sup>me</sup> Kasko a toutefois promis d'apporter les chiffres demandés dans un délai d'un mois. Par ailleurs, suite à une demande de la Commission de contrôle, elle a promis de fournir la ventilation du prix des carnets TIR. En réponse à une question de la Commission sur le coût du niveau de garantie de 100 000 euros proposé dans la formule TIR +, elle a rappelé que le projet TIR + avait initialement été lancé à titre expérimental pour un seul pays, à savoir le Kazakhstan, à la demande des autorités douanières de ce pays. La mise en œuvre du projet TIR + avait nécessité des efforts et des investissements considérables de la part de l'IRU, en particulier en matière d'informatique. Le prix fixé par l'IRU pour ce projet expérimental était de 70 francs suisses. Cependant, ce chiffre ne pouvait pas être utilisé sans précautions dans le cadre d'une évaluation au niveau mondial de carnets TIR à 20 000, 60 000, 100 000 et 200 000 euros, en raison de la nature très limitée du projet TIR + : seuls les opérateurs kazakhs au Kazakhstan, ne traitant que de faibles volumes (moins de 1 000 opérations en deux ans), pouvaient obtenir le volet supplémentaire portant la garantie à 100 000 euros. Enfin, M<sup>me</sup> Kasko a confirmé que, comme l'avait demandé la Commission de contrôle, l'IRU activerait son analyse en coopération avec ses partenaires financiers et présenterait dès que possible une évaluation des conséquences et des coûts liés à une couverture de garantie des carnets TIR s'élevant à 20 000, 60 000, 100 000 et 200 000 euros.

17. Au sujet de la situation dans son pays, M. Amelyanovich (Fédération de Russie) a expliqué que les transports sous couvert d'un carnet TIR n'y étaient autorisés que lorsque les calculs effectués aux frontières par les inspecteurs des douanes confirmaient que le montant des droits et taxes en jeu ne dépassait pas 60 000 euros. En ce qui concernait les transports passibles de droits et taxes plus élevés, les

transporteurs devaient recourir à des garanties conformes aux dispositions de la législation nationale. M. Fedorov (Biélorus) et M. Somka (Ukraine) ont confirmé que des mesures similaires, qui visaient à protéger le budget de l'État, étaient en vigueur dans leurs pays respectifs. M. Somka a informé la Commission que son pays envisageait de porter à 100 000 euros le montant de la garantie sur son territoire.

18. De l'avis de M. Amelyanovich (Fédération de Russie), le rôle de la Commission de contrôle était de proposer au Comité de gestion la solution la plus efficace et la plus facile d'emploi pour toutes les parties impliquées dans la Convention TIR. Il a également souligné que, à son avis, cela ne pouvait être réalisé qu'en adoptant la proposition russe de mettre en place une garantie qui couvrirait l'ensemble des droits et taxes en jeu, car elle présenterait la facilité d'utilisation la plus grande tant pour les douanes que pour le secteur des transports. Considérant que, dans la majorité des cas, le montant de la garantie exigée ne dépasserait pas le montant maximal actuel de la garantie, la répercussion de ce changement sur le prix du carnet TIR serait, selon lui, minime. D'ailleurs, il incombait à la Commission de contrôle de faire en sorte que la chaîne internationale de garantie propose le carnet TIR assorti d'une couverture de garantie totale au prix le plus bas possible.

19. Divers autres membres de la Commission de contrôle ont convenu que la mise en place d'une couverture de garantie totale doterait le système TIR d'une facilité maximale pour les administrations douanières. Cependant, à leur avis, cette évolution pouvait mener à une augmentation substantielle du prix des carnets TIR et, par conséquent, requerrait un examen minutieux.

20. M. Ciampi (Italie) et M<sup>me</sup> Jelínková (Commission européenne) ont avisé la Commission de contrôle de ne pas oublier ni sous-estimer dans ses débats le rôle du titulaire du carnet TIR. Aux termes des dispositions de la Convention TIR, le titulaire était et restait le principal débiteur et tous les efforts devaient viser à garantir qu'il s'acquittait pleinement de ses responsabilités. Tous deux ont exprimé l'avis que la mise en place de la couverture de garantie totale changerait la relation entre les associations nationales et les titulaires autorisés et pourrait éventuellement conduire à la formulation de critères de sélection plus stricts. Dans ce contexte, M. Fedorov (Biélorus) a souligné que les débats tenus au sein de la Commission ne devaient pas se limiter à la question de la garantie, car le sujet ne pouvait pas être jugé isolément mais devait être évalué dans le cadre plus large de questions telles que la sécurité des transports TIR et les critères d'accès à la Convention TIR.

21. M<sup>me</sup> Kasko (IRU) a rappelé à la Commission de contrôle que toute augmentation globale (c'est-à-dire s'appliquant à toutes les Parties à la Convention TIR) du montant de la garantie aurait des répercussions sur le prix des carnets TIR. Dans le cadre des débats en cours sur le montant de la garantie, elle a fait remarquer que cette option ne devait pas nécessairement être mise en place à l'échelle mondiale, mais que faire preuve de souplesse permettrait peut-être de trouver une solution avantageuse, comme l'avait indiqué l'IRU dans son évaluation préliminaire.

22. Plusieurs membres de la Commission de contrôle ont rappelé l'absence de réponse de la part de plusieurs des principaux utilisateurs du système TIR à l'enquête sur les demandes de paiement lancée en 2013 par la Commission, enquête qui comprenait une partie consacrée au montant de la garantie, ce qui limitait la capacité de la Commission à évaluer objectivement les résultats qui seraient pertinents pour le débat en cours. Toutefois, la Commission a convenu qu'il convenait d'utiliser tous les résultats disponibles, dans la mesure où ils pouvaient permettre d'aboutir à des conclusions représentatives. À cet égard, la Commission a souligné une fois de plus l'importance de l'enquête et a invité toutes les Parties contractantes à répondre à l'enquête suivante, qui serait lancée en 2015 et couvrirait les années 2011 à 2014.

23. Pour conclure les débats de la session, la Commission de contrôle a demandé au secrétariat de rendre compte dans le détail dans son rapport des conclusions auxquelles elle avait abouti. Ce rapport servirait ensuite de base à un document informel qui serait débattu lors de la session de juin 2015 du Comité de gestion. La Commission a également demandé au secrétariat de faire figurer dans le projet de document informel les avantages et les inconvénients de chacune des options envisagées, à savoir : a) détermination indépendante par chaque pays du montant maximal de la garantie valable sur son territoire; b) mise en place de plusieurs montants de garantie (20 000 euros, 60 000 euros, 100 000 euros et 200 000 euros); c) couverture de garantie illimitée; d) augmentation générale du montant maximum recommandé de la garantie. Un document final devrait être présenté au Comité de gestion à sa session d'octobre 2015.

## **VIII. Informatisation du régime TIR**

### **A. État d'avancement du projet eTIR**

24. La Commission de contrôle TIR s'est félicitée des progrès accomplis en matière d'informatisation du régime TIR. Elle a pris note du fait que le WP.30, à sa 139<sup>e</sup> session, en raison de l'absence des traductions russe et française, avait reporté son examen du modèle de référence eTIR à sa 140<sup>e</sup> session, en juin 2015. Dans l'intervalle, il avait été demandé aux points de contact eTIR de fournir leurs commentaires sur le document. En outre, la Commission a noté que l'Italie et la Turquie avaient entrepris de reconsidérer la portée de leur projet pilote eTIR et pourraient éventuellement y inclure des éléments supplémentaires visant à faciliter les échanges. Enfin, la Commission a noté que, dans le cadre du projet pilote eTIR entre l'Iran (République islamique d') et la Turquie lancé par la CEE et l'IRU, ces deux dernières avaient signé un mémorandum d'accord qui, entre autres, traitait de la fourniture par l'IRU des ressources nécessaires pour couvrir les coûts encourus par la CEE dans le cadre dudit projet. La Commission a aussi pris note du fait que toutes les parties concernées s'étaient mises d'accord sur le texte final du mandat concernant ce projet pilote et étaient sur le point de le signer.

25. M<sup>me</sup> Kasko (IRU) a informé la Commission de contrôle du fait que le département des technologies de l'information et des communications de l'IRU était prêt à lancer le premier transport expérimental eTIR. Elle a souligné qu'il était de la plus haute importance que le mandat soit signé au plus vite et que ce premier transport eTIR soit effectué, afin de démontrer que le système TIR était parfaitement adapté aux besoins modernes. Elle a en outre informé la Commission que l'IRU était prête à envisager d'autres expériences dans des régions essentielles où s'appliquait la Convention TIR, en partenariat avec toutes les parties prenantes.

### **B. Base de données centrale relative aux certificats d'agrément**

*Document* : document informel n° 34/Rev.2 (2014).

26. La Commission de contrôle a accueilli favorablement le document informel n° 34/Rev.2 (2014), dans lequel figure une proposition révisée visant à intégrer la base de données centrale relative aux certificats d'agrément au cadre actuel de la Banque de données internationale TIR. La Commission a pris note des remarques préliminaires du secrétariat concernant l'ajout des certificats d'agrément des conteneurs dans la base de données, mais n'a pas été encore en mesure de se prononcer sur l'extension de celle-ci aux conteneurs, principalement en raison du fait que les certificats d'agrément pour les conteneurs ne sont pas seulement émis par les Parties contractantes à la

Convention TIR de 1975, mais aussi par les Parties contractantes à la Convention douanière relative aux conteneurs de 1972. La Commission a demandé au secrétariat de soumettre la question au Comité de gestion de la Convention douanière relative aux conteneurs et d'établir pour sa prochaine session une nouvelle révision du document, qui devrait inclure, entre autres, une liste comparative des Parties contractantes aux deux conventions.

## **IX. Adaptation du régime TIR aux exigences actuelles en matière de commerce, de logistique et de transport**

### **Mise en œuvre des aspects intermodaux du régime TIR**

27. La Commission de contrôle a été informée de la coopération en cours entre le secrétariat et l'IRU en vue de faciliter l'utilisation du régime TIR dans les transports intermodaux et, en particulier, de ce qu'un document décrivant l'état d'avancement de ladite coopération lui serait soumis pour examen à sa prochaine session.

## **X. Règlement des différends entre les Parties contractantes, les associations, les compagnies d'assurances et les organisations internationales**

28. La Commission de contrôle a pris note du document informel n° 7 (2015) établi par le secrétariat, dans lequel figurent des informations sur la situation dans la Fédération de Russie, mises à disposition depuis sa précédente session en février 2015, notamment : a) une lettre du Service fédéral des douanes de la Fédération de Russie à l'Association des transporteurs routiers internationaux (ASMAP) de la Fédération de Russie, l'informant de l'extension de l'accord de garantie existant jusqu'au 30 juin 2015; et b) le texte d'un décret du Président de la Fédération de Russie, M. Vladimir Poutine, en date du 25 février 2015, demandant au Gouvernement de la Fédération de Russie de prendre diverses mesures visant à assurer la continuité du fonctionnement de la Convention TIR sur le territoire de la Fédération de Russie.

29. Dans une première réponse, M. Amelyanovich (Fédération de Russie) a déclaré que le Service fédéral des douanes ne ménageait aucun effort pour garantir que l'application de la Convention TIR soit réinstaurée de la meilleure façon possible. Il a confirmé que l'accord avec l'ASMAP resterait en vigueur jusqu'à ce qu'un nouvel accord ait été conclu. En effet, pour donner suite au décret de M. Poutine, le Service fédéral des douanes avait signé un nouvel accord, qui avait été envoyé à l'ASMAP.

30. Se référant à l'article 45 de la Convention, M. Somka (Ukraine) a demandé comment la Fédération de Russie pouvait continuer d'affirmer que le régime TIR entre les deux pays était toujours appliqué, étant donné que les carnets TIR n'étaient pas acceptés dans les bureaux de douane russes à la frontière entre l'Ukraine et la Fédération de Russie. La Commission de contrôle a pris note de la demande qu'il avait soumise au Service fédéral des douanes visant à ce que celui-ci publie prochainement une liste à jour, conformément aux dispositions de l'article 45.

31. Se référant aux renseignements fournis par le Service fédéral des douanes lors de la session du WP.30 tenue en février 2015, selon lesquels l'appel d'offres serait réalisé au moyen d'un décret gouvernemental, M<sup>me</sup> Kasko (IRU) a demandé quel était le statut juridique de la procédure d'appel d'offres telle qu'elle avait été annoncée par le Service des douanes le 2 avril 2015 sur son site Internet, où étaient mentionnées les

dates du 31 mai comme date limite de soumission des offres et du 17 juin comme date de l'annonce par le Service des douanes du nom de l'association qui aurait été choisie.

32. En réponse, M. Amelyanovich (Fédération de Russie) a déclaré qu'il ne pouvait parler que pour lui-même et certainement pas au nom des autres ministères, et qu'il ne disposait sur l'appel d'offres d'aucun autre renseignement que ceux fournis sur le site du Service fédéral des douanes. Dans le même temps, il a précisé que la question avait été abordée au plus haut niveau possible dans le but positif de trouver une solution au plus vite. Répondant à une question du secrétariat de la Convention TIR sur la relation entre l'entité qui serait sélectionnée et la chaîne de garantie internationale, il a confirmé que toutes les conditions formulées étaient conformes au droit international et national.

## **XI. Difficultés signalées par les sociétés de transport de la République de Moldova**

33. La Commission de contrôle a examiné le document informel n° 37 (2014), par lequel l'association nationale de la République de Moldova demandait aux organes directeurs de la Convention TIR de se pencher sur les difficultés rencontrées par les transporteurs moldaves lorsqu'ils transitaient en Ukraine avec du matériel de vinification et du vin en vrac sous le couvert d'un carnet TIR. En outre, la Commission a pris note du document informel n° 8 (2015) établi par le secrétariat, dans lequel celui-ci reproduit une coupure de presse sur le sujet.

34. M. Somka (Ukraine) a expliqué à la Commission que le transport d'alcool et de tabac sur le territoire ukrainien avait été soumis à des restrictions depuis l'entrée en vigueur d'un nouveau code des douanes en 2012. Cependant, un projet de nouvelle loi avait récemment été adopté par le Conseil des ministres ukrainien et il était prévu que les restrictions soient levées dans un mois.

35. La Commission de contrôle a demandé à M. Somka (Ukraine) de la tenir informée de toute évolution de la situation, de sorte qu'elle puisse en informer l'association nationale de la République de Moldova.

## **XII. Activités du secrétariat**

### **A. Activités générales**

36. La Commission de contrôle TIR a été informée de l'état des préparatifs en vue de la tenue d'un séminaire régional TIR (Douchanbé, du 19 au 22 mai 2015). Elle a pris note de ce que le secrétariat TIR présenterait les faits nouveaux les plus récents concernant le projet eTIR et les divers projets expérimentaux lors des réunions des comités de gestion de la Convention douanière sur le carnet ATA pour l'admission temporaire de marchandises et de la Convention relative à l'admission temporaire (Convention d'Istanbul), ainsi que les derniers amendements à l'annexe 7 de la Convention TIR à la session du Comité de gestion de la Convention douanière relative aux conteneurs de 1972, qui devait se tenir au siège de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) en avril 2015. La Commission a également pris note de ce que, en mai 2015, le secrétariat participerait à un atelier organisé au Caire dans le cadre du projet de Partenariat euro-méditerranéen (EUROMED) financé par l'Union européenne. La participation du personnel du secrétariat TIR à cet atelier et à d'autres manifestations relevant du projet EUROMED était financée par celui-ci. Enfin, le secrétariat a informé la Commission qu'il accompagnerait le Secrétaire exécutif de la CEE lors de sa prochaine visite en Chine, les 27 et 28 mai 2015, afin de contribuer à



promouvoir la Convention TIR lors d'un forum international des chefs des administrations douanières.

## **B. Compte de l'ONU pour le développement**

37. La Commission de contrôle a pris note des progrès réalisés dans le cadre du projet du Compte de l'ONU pour le développement intitulé « Renforcement de la capacité des pays en développement et des pays en transition à faciliter le franchissement légal des frontières, la coopération régionale et l'intégration ». En particulier, elle a pris note du fait qu'une réunion de lancement pour le sous-projet de la CEE avait eu lieu à Tbilissi le 8 mars 2015. A l'issue d'un débat, les participants à cette réunion, parmi lesquels figuraient des représentants de l'administration fiscale géorgienne, M<sup>me</sup> Dirlik, représentant les douanes turques, et le secrétariat de la CEE, étaient parvenus à un accord de principe sur le mandat d'un projet pilote eTIR. La Commission a également noté qu'un atelier d'échange de données de service douanier à service douanier pour la région de la CEE serait organisé à Tbilissi les 22 et 23 juin 2015.

## **XIII. Questions diverses**

38. La Commission de contrôle a examiné le document informel n° 9 (2015) et son additif 1, dans lesquels figurent : a) une lettre du Ministère bulgare des finances portant demande d'éclaircissements au sujet de l'exclusion temporaire d'un titulaire de carnet TIR bulgare du territoire turc en raison d'irrégularités survenues lors de l'exécution d'une procédure de transit commun; b) des informations complémentaires concernant cette exclusion fournies par le secrétariat TIR; et c) une lettre de réponse du Ministère turc des douanes et du commerce.

39. En guise d'introduction, le secrétariat a indiqué que, selon l'administration douanière turque, le titulaire bulgare du carnet TIR intéressé avait omis de présenter les marchandises transportées au bureau de douane de destination. Au lieu de cela, les marchandises avaient été livrées directement dans les locaux du destinataire. Suite à l'ouverture d'une enquête par le procureur général au sujet d'une éventuelle violation de la législation douanière turque, les autorités douanières turques avaient décidé d'appliquer les dispositions de l'article 38 de la Convention TIR. La société concernée avait fait appel de l'exclusion, mais le tribunal avait statué en faveur de l'administration douanière turque et avait confirmé l'exclusion. Dans une première réaction, divers membres de la Commission de contrôle ont confirmé que les pays étaient fondés à exclure les titulaires de carnets TIR du régime TIR, même au cas où l'infraction concernée aurait été commise sous un autre régime douanier. Toutefois, les autorités ne devaient pas appliquer automatiquement cette sanction en toutes circonstances, mais en fonction de la gravité de l'infraction, en s'inspirant de l'exemple de bonne pratique concernant l'application de l'article 38. Selon certains membres de la Commission, le défaut d'apurement d'une opération, en cas de paiement ultérieur des droits et taxes par le titulaire du carnet TIR, ne devait habituellement pas conduire à l'exclusion. La Commission a également pris note du fait que la procédure judiciaire était toujours en cours en Turquie.

40. La Commission de contrôle a en outre pris note du document informel n° 10 (2015), transmis par le Gouvernement turc, par lequel celui-ci demandait des éclaircissements sur les dispositions de l'article 11 de la Convention TIR. En raison d'un manque de temps, la Commission a décidé de reporter à sa session suivante l'examen de ce document. Dans l'intervalle, ses membres ont été invités à se pencher

sur les questions particulières soulevées par les autorités turques à la fin du document :

a) Dans le cas où le titulaire du carnet TIR ne recevrait pas la notification de non-apurement (pour des raisons diverses, telles que le fait qu'il ne résiderait plus à sa dernière adresse connue, ou que l'adresse disponible dans la Banque de données internationale TIR (ITDB) ne serait plus exacte, ou dans le cas où les autorités nationales compétentes refuseraient d'aider à remettre la notification au titulaire du carnet TIR, cette liste n'étant pas limitative), était-il possible de considérer que l'émission et l'envoi de ladite notification satisfaisaient à l'obligation de notification au titulaire du carnet TIR?

b) Quelle(s) langue(s) devai(en)t être utilisé(es) pour aviser les détenteurs étrangers de carnets TIR?

c) Quelle méthode de notification (courrier exprès, courrier recommandé, etc.) devrait être utilisée pour aviser les détenteurs étrangers de carnets TIR?

#### **XIV. Restriction à la distribution des documents**

41. La Commission de contrôle a décidé que les documents informels n<sup>os</sup> 5, 6, 9 et 10, publiés en vue d'être examinés lors de la présente session, feraient l'objet d'une distribution restreinte.

#### **XV. Date et lieu de la prochaine session**

42. La Commission de contrôle TIR a décidé de tenir sa soixante-quatrième session le lundi 8 juin 2015, à l'occasion de la 140<sup>e</sup> session du WP.30 et de la soixante et unième session de l'AC.2.

## Annexe

### I. Objectifs généraux

Superviser l'application de la Convention TIR aux niveaux national et international et apporter son appui (art. 1 *bis* de l'annexe 8 à la Convention) dans l'objectif de renforcer la bonne gouvernance chez les Parties contractantes.

### II. Activités

#### 1. Appuyer l'adaptation du régime TIR aux exigences actuelles en matière de commerce, de logistique et de transport, y compris le transport intermodal

*Priorité : 1*

*Résultats escomptés en 2015-2016 :*

- Établir à l'intention du Comité de gestion de la Convention TIR des directives en matière de promotion de l'usage du carnet TIR dans les transports intermodaux, avec le concours du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24);
- Appuyer au sein du Comité de gestion les débats sur l'introduction des notions d'expéditeur et de destinataire habilités dans la Convention TIR et continuer à élaborer des exemples de bonnes pratiques;
- Continuer à étudier de nouveaux mécanismes permettant de moderniser et de renforcer le système TIR (en tenant compte des besoins des entreprises).

#### 2. Favoriser l'informatisation du régime TIR

*Priorité : 1*

*Résultats escomptés en 2015-2016 :*

- Favoriser l'informatisation du régime TIR, en étroite collaboration avec le Groupe spécial d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1), le Groupe d'experts des aspects juridiques de l'informatisation du régime TIR (GE.3), l'Union internationale des transports routiers et les pays impliqués dans divers projets expérimentaux;
- Proposer ses bons offices en vue d'obtenir le consensus de toutes les parties prenantes concernant la mise au point du modèle de référence eTIR et la conduite de projets expérimentaux;
- Contribuer à l'établissement du cadre juridique de l'informatisation du régime TIR;
- Promouvoir l'informatisation du régime TIR dans le cadre des activités de renforcement des capacités et de formation de la Commission de contrôle, notamment en faisant la promotion de l'utilisation des normes concernant l'échange de données informatisé (EDI);
- Superviser et promouvoir la Banque de données internationale TIR (ITDB) et l'application en ligne ITDBonline+ en tant qu'éléments du futur système eTIR;
- Élargir la portée de l'ITDB de manière à permettre d'y inclure, entre autres, des données relatives aux bureaux de douane agréés pour les opérations de transport TIR ainsi qu'aux certificats d'agrément des véhicules et des conteneurs;
- Examiner les fonctionnalités de l'ITDB.

**3. Superviser le fonctionnement du système de garantie international TIR***Priorité : 1**Résultats escomptés en 2015-2016 :*

- Contrôler le règlement des demandes de paiement formulées par les autorités douanières nationales en se fondant sur les renseignements fournis par celles-ci et par l'Union internationale des transports routiers (IRU);
- Réaliser une enquête sur les demandes de paiement formulées par les autorités douanières et le montant de la garantie TIR pour les années 2011 à 2014.

**4. Soutenir les activités de formation à l'application de la Convention TIR, principalement chez les Parties contractantes qui rencontrent ou pourraient rencontrer des difficultés dans ce domaine***Priorité : 1**Résultats escomptés en 2015-2016 :*

- Organiser des ateliers et des séminaires régionaux et nationaux sur l'application de la Convention TIR où l'accent serait mis, si possible, sur des sujets d'actualité ainsi que des sujets techniques, et participer activement à ces ateliers et séminaires;
- Actualiser et diffuser le Manuel TIR dans les six langues officielles de l'ONU;
- Élaborer et diffuser, notamment au moyen d'Internet, du matériel didactique sur l'application de la Convention TIR.

**5. Promouvoir l'élargissement géographique du régime TIR***Priorité : 1**Résultats escomptés en 2015-2016 :*

- Promouvoir la Convention TIR lors d'ateliers, de séminaires et de conférences régionaux et nationaux sur la facilitation du transit, du commerce et du transport ou sur des questions connexes, en particulier dans les régions où des pays ont exprimé leur désir d'adhérer à la Convention TIR dans un avenir proche (par exemple l'Argentine, la Chine, les Émirats arabes unis et le Pakistan, cette liste n'étant pas limitative);
- Fournir une assistance technique et des conseils aux parties intéressées.

**6. Superviser l'impression et la délivrance centralisées des carnets TIR et surveiller leur prix***Priorité : 2**Résultats escomptés en 2015-2016 :*

- Vérifier le nombre de carnets TIR distribués chaque année aux différentes Parties contractantes, par type de carnets (carnets de 4, 6, 14 ou 20 souches);
- Contrôler le prix des carnets TIR au niveau international (c'est-à-dire les prix pratiqués par l'IRU) en se fondant sur les informations communiquées par l'IRU chaque année, ou lorsqu'il est modifié;
- Analyser les données relatives aux prix des carnets TIR au niveau national, telles qu'elles sont communiquées par les associations nationales conformément à l'alinéa vi) du paragraphe 3 de la première partie de l'annexe 9, et les publier sur le site Web de la Convention TIR.

- 7. Faciliter le règlement des différends entre les Parties contractantes, les associations, les compagnies d'assurances et les organisations internationales, sans préjudice de l'article 57** *Priorité : 1*

*Résultats escomptés en 2015-2016 :*

- Analyser les différends portés devant la Commission, en effectuer le suivi et (le cas échéant) faire des recommandations en vue de faciliter leur règlement.

- 8. Étudier des mesures spécifiques (juridiques et pratiques) de lutte contre toute utilisation frauduleuse du régime TIR** *Priorité : 1*

*Résultats escomptés en 2015-2016 :*

- Détecter, dans les fondements juridiques de la Convention TIR, d'éventuelles imperfections susceptibles de donner lieu à des abus et recommander des solutions appropriées.

- 9. Faciliter l'échange de renseignements entre les autorités compétentes des Parties contractantes, les associations nationales garantes, l'IRU et les autres organisations gouvernementales et non gouvernementales. Coordonner et encourager l'échange de renseignements confidentiels et autres entre les autorités compétentes des Parties contractantes** *Priorité : 1*

*Résultats escomptés en 2015-2016 :*

- Élaborer des instruments appropriés et mettre en place des mesures visant à améliorer la coopération internationale entre les Parties contractantes à la Convention TIR, leurs associations nationales et l'organisation internationale pour empêcher et combattre la fraude;
- Tenir compte du point de vue d'autres organismes internationaux, gouvernementaux et non gouvernementaux, et, en consultation avec l'IRU, définir des mesures antifraude, notamment des outils d'analyse de risque;
- En se fondant sur les renseignements fournis par la chaîne de garantie internationale du régime TIR, étudier la situation relative aux nouvelles tendances en matière de fraude, aux notifications de non-apurement et aux infractions à la Convention TIR, dans le cadre de la mise en place d'un « système d'alerte avancée » permettant de détecter et de prévenir les fraudes.

- 10. Contrôler les mesures nationales et régionales de contrôle douanier mises en place dans le cadre de la Convention TIR** *Priorité : 1*

*Résultats escomptés en 2015-2016 :*

- Répertorier les mesures nationales et régionales de contrôle douanier introduites chez les Parties contractantes à la Convention TIR et vérifier leur conformité avec les dispositions de la Convention TIR;
- Entrer en relation avec les différentes autorités nationales afin qu'elles modifient ou abolissent les mesures contradictoires avec la Convention TIR en vue de garantir la bonne application de celle-ci chez toutes les Parties contractantes.

**11. Surveiller l'application du système de contrôle EDI pour les carnets TIR**

*Priorité : 2*

*Résultats escomptés en 2015-2016 :*

- Continuer à œuvrer, en coopération avec l'IRU, à la pleine application d'un système de contrôle par échange de données informatisé (EDI) pour les carnets TIR, comme le prévoit l'annexe 10 de la Convention TIR;
- Contrôler les résultats et les communiquer aux Parties contractantes;
- Étudier, avec l'aide de l'IRU, la manière dont le système de contrôle des carnets TIR par échange de données informatisé est utilisé par les associations nationales habilitées à délivrer lesdits carnets et par les autorités douanières à des fins de prévention de la fraude.

**12. Tenir le registre central en vue de la diffusion aux Parties contractantes de renseignements sur tous les règlements et procédures prescrits pour la délivrance des carnets TIR par des associations, dans la mesure où ils concernent les conditions et prescriptions minimales énoncées dans l'annexe 9**

*Priorité : 2*

*Résultats escomptés en 2015-2016 :*

- Renseignements à fournir par l'IRU en cas de changements.

**13. Fournir un appui concernant l'application de dispositions spécifiques de la Convention TIR**

*Priorité : 1*

*Résultats escomptés en 2015-2016 :*

- Examiner, à la demande du Comité de gestion TIR, les possibilités d'assouplir davantage la Convention TIR en matière d'utilisation des garanties et, en particulier, les propositions visant à modifier l'alinéa ii) du paragraphe 3 de la première partie de l'annexe 9 et leur incidence sur d'autres dispositions de la Convention TIR;
- Sur demande, formuler des recommandations et/ou fournir des exemples de bonnes pratiques concernant l'application de dispositions spécifiques de la Convention TIR.

**14. Autoévaluation**

*Priorité : 1*

*Résultats escomptés en 2016 :*

- Établir un rapport contenant une évaluation quantitative et qualitative des réalisations de la Commission pendant son mandat pour la période 2015-2016 au regard des tâches qui lui incombent en vertu de la Convention TIR et de son programme de travail et le soumettre au Comité de gestion TIR pour approbation.