



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

Genève, 12 octobre 2017

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 Commission de contrôle TIR
sur sa soixante et onzième session****I. Participation**

1. La Commission de contrôle TIR (TIRExB) a tenu sa soixante et onzième session le 13 février 2017 à Genève.
2. Les membres suivants de la Commission étaient présents à cette session : M. S. Amelyanovich (Fédération de Russie), M. G. Andrieu (France), M. M. Ciampi (Italie), M^{me} D. Dirlik Songür (Turquie), M. S. Fedorov (Biélorus), M^{me} B. Gajda (Pologne), M^{me} L. Jelínková (Commission européenne), M. V. Milošević (Serbie) et M. S. Somka (Ukraine).
3. L'Union internationale des transports routiers (IRU), représentée par M. Y. Guenkov, a participé à la session en qualité d'observateur.

**II. Déclaration liminaire de M^{me} Molnar, Directrice
de la Division des transports durables**

4. Dans sa déclaration liminaire, M^{me} Molnar a remercié la TIRExB pour les progrès qu'elle avait accomplis dans le cadre de son mandat, en dépit des difficultés qu'elle avait souvent rencontrées sur le plan stratégique. M^{me} Molnar a en outre informé la Commission que M. A. Bouten avait été choisi en qualité d'économiste au sein de la Division des transports durables et que M^{me} Y. Brynkina avait aussi obtenu un poste permanent dans la Division. Elle a aussi annoncé, avec regret, que M. M. Pesut, Chef de section et Secrétaire TIR, prendrait sa retraite à la fin du mois de février 2017. Enfin, elle a communiqué à la Commission les dernières nouvelles concernant les préparatifs de la session anniversaire du Comité des transports intérieurs en 2017.

5. La TIRExB a remercié M. M. Pesut pour le grand professionnalisme dont il avait fait preuve au secrétariat TIR durant de nombreuses années et lui a souhaité une très bonne retraite. La Commission a en outre félicité M. A. Bouten et M^{me} Y. Brynkina pour les postes permanents qu'ils avaient obtenus au secrétariat de la Commission économique pour l'Europe.



III. Adoption de l'ordre du jour

Document(s) : Document informel TIRExB/AGE/2017/71.

6. La TIRExB a adopté l'ordre du jour de sa session, figurant dans le document informel TIRExB/AGE/2017/71, en indiquant que les récentes allégations formulées à l'encontre de l'IRU et de son équipe dirigeante seraient examinées au titre des questions diverses.

IV. Adoption du rapport sur la soixante-dixième session de la TIRExB

Document(s) : Document informel TIRExB/REP/2016/70 draft with comments/Corr.1.

7. La Commission a adopté le projet de rapport sur sa soixante-dixième session (document informel TIRExB/REP/2016/69 draft with comments/Corr.1) après y avoir apporté quelques modifications mineures.

V. Application de dispositions particulières de la Convention TIR

Examen de propositions d'amendements

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

Document(s) : TRANS/WP.30/2005/15 et document informel n° 1 (2017).

8. Lors de la présentation de ce point de l'ordre du jour, la Présidente a rappelé que la TIRExB avait achevé son analyse à la session précédente et communiqué ses observations au Comité de gestion de la Convention TIR (AC.2) pour complément d'examen, et a invité les nouveaux membres de la TIRExB à continuer d'étudier la façon d'introduire davantage de souplesse dans le système de garantie en considérant cette question sous des angles nouveaux.

9. M. S. Fedorov (Biélorus), faisant référence au document informel n° 1 (2017), qui contient un extrait du Manuel Transit dans lequel sont décrites la procédure de transit commun et la procédure de transit de l'Union (Nouveau système de transit informatisé (NCTS)) pour la gestion des garanties, a fait observer que l'élément clef de l'ensemble était une couverture de garantie totale à tout moment pour chaque transport. M. S. Amelyanovich (Fédération de Russie) a apporté son plein appui à ce point de vue et a encouragé les nouveaux membres de la TIRExB à poursuivre l'examen des moyens d'introduire davantage de souplesse dans le système de garantie TIR. Il a ajouté que, selon ce qu'il comprenait, la Convention relative à un régime de transit commun prévoyait la fourniture d'une garantie pour le montant total de la dette douanière. Dans le cas où les renseignements sur la couverture de garantie totale faisaient défaut, le bureau de douane de départ ne devait pas autoriser le transit des marchandises. À la lumière du document TRANS/WP.30/2005/15, M. Amelyanovich estimait que, compte tenu du très grand nombre de conditions à remplir, de la validité des trois versions linguistiques officielles de la Convention TIR et des particularités des divers systèmes juridiques nationaux (États-Unis d'Amérique, France et Royaume-Uni), les Parties contractantes avaient intérêt à déterminer laquelle des deux notions (garantie ou caution) était applicable à la Convention TIR. M^{me} L. Jelínková (Commission européenne) a précisé qu'effectivement le calcul des droits de douane et autres frais correspondant à la dette douanière potentielle était à la base du système de garantie NCTS, mais que la législation prévoyait également une somme forfaitaire de 10 000 euros (par rapport à 60 000 euros dans le régime TIR) pour le cas où il n'était pas possible de calculer le montant exact faute de données pertinentes, ce qui se produisait avec certaines déclarations de transit. De plus, chaque calcul était effectué par le bureau de départ et n'était pas reproduit au cours du transport. M^{me} B. Gajda (Pologne) a

fait observer qu'il fallait se garder de tirer des conclusions hâtives au sujet des similitudes entre le système de garantie TIR et le système NCTS, car les deux systèmes étaient fondés sur des principes complètement différents. Par exemple, dans le système NCTS, une garantie pouvait être déposée en espèces et l'on pouvait faire le choix entre une garantie ponctuelle (c'est-à-dire une garantie valable pour un mouvement) ou une garantie complète valable pour un nombre indéterminé d'opérations de transit, le montant de laquelle pouvait même être réduit ou annulé sur la base de certains critères. La législation prévoyait aussi une dispense de garantie pour certains types de transports. M. S. Somka (Ukraine) a également mis l'accent sur les différences entre les deux systèmes et a notamment mentionné la possibilité pour les transporteurs d'utiliser des carnets TIR, ce qui n'existait pas dans le cadre du système de transit commun. M. V. Milošević (Serbie) a fait remarquer que, hormis les similitudes apparentes entre la garantie TIR et la garantie ponctuelle, la Convention relative à un régime de transit commun était complètement différente de la Convention TIR et qu'il était donc inutile de simplement chercher à comparer les deux régimes. M. M. Ciampi (Italie) s'est pleinement associé aux vues des précédents intervenants et a rappelé que dans le débat sur la flexibilité du système de garantie, la question de la responsabilité du titulaire du carnet TIR quant au paiement du montant complet des droits de douane et des taxes continuait d'être ignorée. M. G. Andrieu (France) s'est également associé aux vues des précédents intervenants et a ajouté que, dans le système NCTS, le transporteur n'était pas nécessairement responsable de la garantie. En outre, une gestion préalable de la garantie par l'administration douanière nécessitait un système entièrement informatisé, ce qui était le cas pour le système NCTS, mais pas pour le système TIR. M. S. Amelyanovich (Fédération de Russie) a estimé comme les autres intervenants que le système NCTS différait du système TIR, mais que cela ne devait pas empêcher la Commission de s'efforcer de mettre en place une couverture de garantie totale dans le régime TIR en prenant exemple sur d'autres régimes de transit.

10. M. Y. Guenkov (IRU) a informé la Commission que l'IRU étudiait la mise en ligne d'un outil de calcul des droits de douane et des taxes exigibles dans divers pays. Il s'est toutefois demandé, dans le cas où cet outil serait mis à la disposition des transporteurs, dans quelle mesure les autorités douanières approuveraient les résultats des calculs et, dans l'affirmative, si les systèmes informatiques des douanes pourraient fournir une réponse en ligne, c'est-à-dire accepter la déclaration préalable des marchandises sur la base d'une garantie revalorisée. Faute d'approbation des résultats, l'outil de calcul des droits et taxes aurait un intérêt limité, n'offrirait aucune souplesse et ne constituerait pas une solution pour une garantie totale. La TIRExB a manifesté le souhait d'être informée par l'IRU, lors des prochaines sessions, des faits nouveaux sur le sujet.

11. En conclusion, la TIRExB a noté que, d'une part, le système NCTS nécessitait une couverture de garantie totale, le calcul de la garantie pour chaque opération de transit et l'identification du débiteur, tandis que, d'autre part, le niveau de la garantie pouvait varier et que la garantie pouvait même être annulée. En outre, même s'il existait en apparence des similitudes avec le régime TIR, les principes de base étaient différents. Ainsi, il convenait de faire preuve de retenue dans la comparaison des deux systèmes, car l'on pouvait tirer des conclusions erronées. Cela ne devait cependant pas décourager les nouveaux membres de la Commission d'adopter une nouvelle approche de l'assouplissement du système de garantie, notamment sur la base de l'étude d'autres régimes de transit tels que le régime NCTS.

B. Propositions visant à introduire le concept d'expéditeur agréé

Document(s) : ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2017/6.

12. La Commission a rappelé que le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2017/6, qui contient des propositions de note explicative et de commentaire à l'article 49 de la Convention en vue d'accorder de plus grandes facilités dans le contexte visé, notamment en ce qui concerne l'expéditeur agréé et le destinataire agréé, avait été communiqué à l'AC.2 pour examen. La Commission a décidé d'attendre des observations ou un retour d'information de l'AC.2 avant de revenir sur cette question ultérieurement.

VI. Informatisation du régime TIR

A. État d'avancement du projet eTIR

13. La Commission a noté que la deuxième étape du projet pilote eTIR CEE-IRU entre l'Iran (République islamique d') et la Turquie prendrait fin le 20 février 2017. Une étude préliminaire des résultats de l'enquête menée auprès de toutes les parties prenantes indiquait un haut niveau de satisfaction et la nécessité de continuer à améliorer le système afin d'introduire de nouvelles fonctions et, éventuellement, de faire participer d'autres administrations douanières. Le rapport final du projet ainsi qu'un nouveau mémorandum d'accord entre la CEE et l'IRU étaient en cours d'élaboration. La Commission a en outre noté que le projet pilote eTIR entre la Géorgie et la Turquie se poursuivait. Enfin, la Commission a rappelé que la vingt-sixième session du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1) se tiendrait les 18 et 19 mai 2017, à la suite de la quatrième session du Groupe d'experts des aspects juridiques de l'informatisation du régime TIR (GE.2).

B. Activités du Groupe d'experts des aspects juridiques de l'informatisation du régime TIR

14. Le secrétariat a rendu compte à la Commission des résultats de la troisième session du Groupe d'experts des aspects juridiques de l'informatisation du régime TIR, qui s'était tenue à Genève les 12 et 13 décembre 2016. Le GE.2 avait notamment passé en revue les résultats de l'enquête sur les mécanismes d'authentification et avait décidé de tirer ses conclusions à la prochaine session après avoir étudié les réponses d'un plus large échantillon géographique de Parties contractantes. Le GE.2 avait en outre tenu à examiner les mécanismes de financement envisageables pour le système eTIR et avait communiqué le document ECE/TRANS/WP.30/GE.2/2016/7, portant sur cette question, au Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports pour examen (WP.30). À l'issue d'un long débat, le GE.2 avait aussi recommandé au WP.30 de se concentrer sur l'élaboration d'une annexe facultative plutôt que d'un protocole. M. Y. Guenkov (IRU) a souligné qu'il importait de mettre en place rapidement une procédure entièrement électronique pour le régime TIR, compte tenu en particulier du fait que les évolutions dans les pays parties rendraient l'utilisation de déclarations électroniques obligatoire dans un laps de temps assez court, et a ainsi rappelé sa proposition visant à étudier l'exemple de l'eATA (à savoir une simple disposition générale dans le texte de la Convention TIR) à titre de solution immédiate et intermédiaire. La TIRExB a rappelé aux membres de la Commission d'encourager leur administration, ainsi que d'autres administrations, à participer activement aux activités du GE.1 et du GE.2 afin d'accélérer le processus d'informatisation.

C. Base de données internationale TIR (ITDB), base de données centrale sur les certificats d'agrément et base de données centrale sur les bureaux de douane

15. La TIRExB a été informée des progrès réalisés dans la mise en œuvre de la nouvelle base de données internationale TIR (ITDB) et du nouveau service Web ITDB. Le secrétariat a fourni des renseignements détaillés sur la nouvelle interface et les nouvelles fonctions de la base et du service et a insisté sur l'importance pour les Parties contractantes de connecter leur système national au service Web ITDB de sorte que la base contienne des données fiables. Une démonstration de la nouvelle base a également été faite.

16. En réponse à des questions posées par des membres de la Commission, le secrétariat a expliqué qu'une lettre officielle contenant tous les renseignements relatifs à la mise en œuvre de la base et du service ITDB ainsi que des informations complémentaires relatives à leur utilisation serait envoyée au Directeur général de l'organisme compétent pour chaque Partie contractante. La Commission a remercié le secrétariat pour toutes les informations

fournies. M^{me} L. Jelínková (Commission européenne) a suggéré que les nouveaux membres de la TIRExB étudient la possibilité de modifier la deuxième partie de l'annexe 9 afin de rendre obligatoire l'utilisation de la base ITDB de façon à ce qu'il soit possible de disposer d'une source d'informations fiable.

VII. 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

Document(s) : Document informel n° 2 (2017).

17. La TIRExB a examiné la situation d'un transport intermodal de conteneurs comportant un trajet maritime entre deux bureaux de douane intérieurs, telle que présentée dans le document informel n° 2 (2017) par le secrétariat en collaboration étroite avec l'IRU. La plupart des membres de la Commission ont pleinement approuvé l'exemple, qui comportait désormais une description claire de la suspension du transport TIR au cours du trajet maritime, des références aux dispositions applicables de la Convention et des renseignements sur la compétence des gouvernements s'agissant d'accepter ou non le recours à des sous-traitants. M. S. Amelyanovich (Fédération de Russie) a rappelé son point de vue, à savoir que la Convention TIR ne s'appliquait pas à l'exemple de bonne pratique donné. M. S. Fedorov (Biélarus) a précisé qu'il ne désapprouvait pas l'exemple en tant que tel, mais que ce dernier n'entrait pas dans le champ de la Convention. La TIRExB a décidé que l'exemple pourrait être communiqué à l'AC.2 pour approbation, étant entendu que l'absence de dispositions explicites dans la Convention sur le recours aux sous-traitants serait mise en évidence au moment de la présentation de la question au Comité.

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

Document(s) : Document informel n° 3 (2017).

18. Au titre de ce point de l'ordre du jour, la Commission a repris l'examen de la question de l'application de la Convention TIR sur le territoire du Biélarus. Dans ce contexte, la Commission a pris note d'une analyse faite par le secrétariat des raisons valables permettant aux organismes compétents de refuser des carnets TIR conformément aux dispositions de la Convention. M^{me} L. Jelínková (Commission européenne) a apprécié l'analyse pour sa clarté et a suggéré que le document soit transmis au WP.30 pour examen complémentaire. M. S. Fedorov (Biélarus), appuyé par M. S. Amelyanovich (Fédération de Russie), a exprimé son désaccord total avec l'analyse, faisant valoir qu'elle n'avait aucune logique. De plus, le document ne tenait pas compte du droit qu'avait l'administration douanière d'évaluer le montant de droits et taxes à percevoir, ni du fait que la Convention autorisait une couverture de garantie partielle.

19. Le secrétariat a posé la question de savoir ce que vaudrait un régime de transit international comportant une garantie valable au plan international si chaque Partie contractante engagée dans une opération de transport TIR se mettait à évaluer séparément le montant de garantie à prévoir pour le paiement éventuel des droits de douane et taxes nationaux dans le cas où une infraction se produirait sur son territoire.

20. D'après M. S. Amelyanovich (Fédération de Russie), l'augmentation du montant de la garantie jusqu'à 100 000 euros, proposée par plusieurs membres de la Commission, ne permettait pas de régler la question du risque que prenaient les transporteurs qu'une autorité douanière refuse un carnet TIR. Dans le cas, par exemple, où une opération de transport commençait au Portugal à destination de la Fédération de Russie, il appartenait aux autorités portugaises de vérifier le montant maximal des droits et taxes en jeu dans les pays de transit avant de décider d'accepter un carnet TIR à titre de document douanier valable

pour le transport. Si l'administration douanière se rendait compte que dans un pays concerné par le transport, le montant des droits et taxes en jeu dépasserait 60 000 euros, elle ne devait pas accepter le carnet TIR dans la mesure où le régime TIR n'offrait pas la garantie adéquate pour le transport en question. M. Amelyanovich a fait de nouveau référence à l'article 3 b), disant que les opérations de transport devaient être garanties par les associations, ce qui lui semblait vouloir dire qu'elles devaient être totalement garanties. M. M. Ciampi (Italie) a fait valoir que l'article 3 b) devait être interprété dans son contexte, à savoir qu'un transport TIR devait être réalisé par certains types de véhicules (art. 3 a) i) à iii)), qu'il devait être garanti par une association nationale agréée conformément à l'article 6 et qu'il devait être couvert par un carnet TIR conformément à l'annexe 1 de la Convention. L'article 3 b) ne faisait en aucun cas mention du montant de la garantie. Toutefois, et il s'agissait là de la seule référence pertinente dans le texte de la Convention, le paragraphe 3 de l'article 8 disposait que les Parties contractantes devaient fixer un montant de garantie maximal, ce qui signifiait que l'on reconnaissait dans le principe qu'il pouvait y avoir des situations dans lesquelles le montant des droits et taxes en jeu pouvait dépasser le montant maximal établi. Enfin, la note explicative 0.8.3 renseignait les autorités douanières sur ce qui devait être considéré comme un montant approprié et laissait à chaque pays le soin de fixer le montant maximal applicable à l'échelon national. Selon M. Y. Guenkov (IRU), les échanges de vues avaient conduit la Commission dans une impasse. Comme il l'avait déjà dit, l'IRU était disposée, avec l'association nationale du Bélarus, à relever le montant de la garantie à 100 000 euros à titre de solution immédiate au problème, sachant qu'il faudrait poursuivre l'examen d'une solution pérenne.

21. En conclusion, la Présidente a rappelé qu'il existait un nombre limité de motifs pour lesquels les autorités douanières étaient en droit de refuser un carnet TIR et qu'un montant de garantie insuffisant n'en faisait pas partie. Elle a recommandé au Bélarus de relever le montant national de la garantie à 100 000 euros ou au montant équivalent dans la monnaie nationale.

IX. Problèmes signalés par des entreprises de transport de la République de Moldova en Ukraine

22. M. S. Somka (Ukraine) a informé la Commission de contrôle TIR que la Commission parlementaire ukrainienne des politiques fiscale et douanière avait approuvé un nouveau projet de loi levant les restrictions pour le transport d'alcool et de tabac sur le territoire ukrainien sous couvert de carnets TIR, mais que ce projet était encore en attente d'adoption par le Parlement. M. Somka a promis de tenir la TIRExB informée de tout fait nouveau sur cette question.

X. Prix des carnets TIR

Document(s) : Document informel n° 4 (2017).

23. La Commission a noté que le secrétariat avait communiqué à l'AC.2 les prix des carnets TIR pour 2016 et les avait publiés sur le site Web de la TIRExB avec la mention de déni de responsabilité que la Commission avait approuvée à sa dernière session. La TIRExB a examiné le document informel n° 4 (2017) et a approuvé le questionnaire figurant dans ce dernier sous réserve d'une légère modification à la question portant sur la taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Elle a en outre prié le secrétariat, avec l'aide de l'IRU éventuellement, de distribuer le questionnaire, sous forme électronique, aux associations émettrices de carnets TIR avant le 1^{er} mars 2017.

24. Au titre de ce point de l'ordre du jour, M. Amelyanovich (Fédération de Russie) a redemandé à l'IRU de fournir le détail des prix de distribution des carnets TIR. S'appuyant sur l'article 7 de la Convention, il a posé la question de savoir pourquoi l'IRU demandait 25 francs suisses pour la distribution d'un carnet, dont le coût de production était de 1,79 franc, comme confirmé par l'IRU, alors que le carnet ne prenait sa véritable valeur comme titre de garantie qu'après avoir été accepté par le bureau de douane de départ. L'administration douanière russe se demandait si la pratique actuelle d'exemption des

droits et taxes d'importation fondée sur le prix de distribution fixé par l'IRU, plutôt que sur le coût de production, était bien valable. M. Y. Guenkov (IRU) a répondu dans un premier temps que l'IRU examinait la question en étroite collaboration avec les autorités fiscales suisses, lesquelles avaient déjà indiqué qu'elles étaient disposées à adapter les documents d'exportation requis afin que le montant total facturé par carnet TIR, soit 25 francs suisses, soit mentionné.

XI. Exemple d'accord

Document(s) : Document informel n° 5 (2017).

25. En raison du manque de temps, la Commission a décidé de revenir sur cette question à sa prochaine session.

XII. Auto-évaluation

Document(s) : Document informel WP.30/AC.2 n° 3 (2017).

26. La Commission a entériné l'ensemble des réponses à l'auto-évaluation, y compris les recommandations concernant les futures compositions de la Commission, figurant dans le document informel WP.30/AC.2 n° 3 (2017), et a chargé la Présidente de les présenter à la session de l'AC.2.

XIII. Questions relatives à l'utilisation consécutive de deux carnets TIR pour un seul transport TIR

Document(s) : Document informel n° 30 (2016).

27. En raison du manque de temps, la Commission a décidé de revenir sur cette question à sa prochaine session.

XIV. Activités du secrétariat

Activités générales

28. La Commission a été informée que, depuis sa dernière session, le secrétariat TIR avait participé à un atelier sur les directives de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) relatives au transit (du 23 au 27 janvier 2017 à La Paz).

XV. Questions diverses

29. En raison du manque de temps, la Commission n'a pas pu examiner le résumé du rapport d'audit externe de l'IRU. Elle a cependant estimé que le WP.30 ou l'AC.2 aurait suffisamment de temps pour se pencher sur la question en détail lors de sa session. La Commission a demandé au secrétariat de réserver un point à cette question dans les futurs ordres du jour.

XVI. Restrictions à la distribution des documents

30. La TIRExB a décidé de maintenir en distribution restreinte les documents informels n° 30 (2016) et n°s 3, 4 et 5 (2017) publiés aux fins de la session.

XVII. Dates et lieu de la prochaine session

31. La Commission a décidé de ne pas fixer de dates pour sa soixante-douzième session, laissant le soin aux nouveaux membres de prendre une décision sur cette question¹.

¹ Dans un message électronique daté du 22 février 2017, la TIRExB a indiqué sa décision de tenir sa soixante-douzième session le lundi 15 mai 2017, à Genève.