



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-quinzième session de la Commission de contrôle TIR (TIRExB)****I. Participation**

1. La Commission de contrôle TIR (TIRExB) a tenu sa soixante-quinzième session les 6 et 7 décembre 2017 à Genève.
2. Étaient présents les membres de la Commission de contrôle 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'observatrice.

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

Document(s) : Documents informels TIRExB/AGE/2017/75 et n^{os} 34 et 35 (2017).

4. M. S. Amelyanovich (Fédération de Russie) a proposé que le document informel n^o 35 (2017) ne soit pas mentionné dans l'ordre du jour de la session en cours, étant donné que sa présentation tardive n'avait pas laissé le temps de préparation nécessaire. Le Président a expliqué que les documents soumis devaient figurer dans l'ordre du jour, mais que la Commission ne se pencherait dessus que si elle disposait du temps nécessaire.
5. La TIRExB a ensuite adopté l'ordre du jour (document informel TIRExB/AGE/2017/75) en y ajoutant : a) le document informel n^o 34 (2017), au titre du point 5 de l'ordre du jour (« Adaptation du régime TIR aux exigences actuelles en matière de commerce, de logistique et de transport ») ; et b) le document informel n^o 35 (2017), au titre du point 13 de l'ordre du jour (« Questions diverses »).



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

Document(s) : Document informel TIRExB/REP/2017/74draft.

6. La TIRExB a adopté le projet de rapport de sa soixante-quatorzième session (document informel TIRExB/REP/2017/74draft).

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°s 13 et 29 (2017).

7. La TIRExB a rappelé que ses membres précédents avaient mené à terme leur évaluation des possibilités d'augmenter la souplesse du système de garantie TIR et avaient transmis leurs réflexions au Comité de gestion TIR (AC.2) pour examen plus approfondi (TIRExB/REP/2017/71final, par. 8 à 11). Elle a également rappelé que le secrétariat, en réponse à sa demande, avait communiqué des documents ayant trait à l'examen de la question effectué antérieurement, et qu'il avait fait un résumé de ces débats (document informel n° 13 (2017)). La Commission a réaffirmé sa décision de n'entamer l'examen de cette question qu'une fois que le Comité de gestion en aurait débattu (TIRExB/REP/2017/74final, par. 6).

8. La TIRExB a en outre noté que 20 Parties contractantes avaient relevé la limite de la garantie TIR à 100 000 euros. Il s'agissait des 18 Parties contractantes mentionnées dans le document informel n° 29 (2017), ainsi que de la Suède (avec entrée en vigueur au 1^{er} décembre 2017) et des Pays-Bas (entrée en vigueur au 14 juin 2017) (voir TIRExB/REP/2017/74final, par. 7).

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

A. Projet eTIR et projets pilotes eTIR

9. La TIRExB a noté que, suite à la mise en œuvre fructueuse du projet pilote eTIR entre l'Iran et la Turquie et compte tenu de l'adoption par l'AC.2 de la Déclaration commune sur l'informatisation du régime TIR, le Comité exécutif de la Commission économique pour l'Europe (CEE) avait accepté le 26 septembre 2017 un projet eTIR d'une durée de cinq ans doté d'un budget total de 1 511 275 dollars des États-Unis. Par la suite, le 6 octobre 2017, la CEE et l'IRU avaient signé un mémorandum d'accord sur la coopération dans le domaine de l'informatisation du régime TIR, ainsi qu'un accord en vue de la fourniture des fonds nécessaires pour financer, entre autres, la participation d'un informaticien supplémentaire au projet et à l'hébergement du système international eTIR au centre informatique de l'Office des Nations Unies à Genève (ONUG).

10. En ce qui concerne le projet expérimental eTIR entre la Géorgie et la Turquie, la Commission a noté que toutes les difficultés techniques relatives à l'élaboration de la plateforme centrale d'échange étaient levées et que les deux pays seraient bientôt en mesure de passer à la phase de production.

11. La Commission a également noté qu'il était prévu de fusionner à terme les deux plateformes utilisées pour les projets pilotes et qu'elle serait invitée, à l'une de ses prochaines sessions, à autoriser tous les projets eTIR à consulter automatiquement la Banque de données internationale TIR (ITDB), comme prévu dans les spécifications eTIR.

B. Banque de données internationale TIR (ITDB)

12. La Commission a entendu un exposé du secrétariat sur un prototype de base de données des bureaux de douane.

C. Présentation obligatoire des données au moyen de l'ITDB

Document(s) : Documents informels n^{os} 15 et 16/rev.1 (2017).

1. Données statistiques uniformisées concernant l'utilisation de l'ITDB

13. La TIRExB a poursuivi sa réflexion sur la présentation obligatoire des données au moyen de l'ITDB (voir également TIRExB/REP/2017/74final, par. 16 à 19) sur la base des données statistiques relatives à l'utilisation de l'ITDB (document informel n^o 16/rev.1 (2017)). Le secrétariat a dit que la République tchèque avait récemment rejoint le groupe des Parties contractantes connectées à l'ITDB, telles qu'énumérées dans le document informel n^o 16/rev.1 (2017), et que la Hongrie avait annoncé qu'elle débiterait sa connexion au début de 2018. La TIRExB a trouvé très intéressantes les données statistiques du document informel n^o 16/rev.1 (2017) et fait remarquer qu'il convenait de faire mieux connaître l'ITDB.

14. Le secrétariat a expliqué que le document informel n^o 16/rev.1 (2017) ne concernait que les Parties contractantes soumettant des listes annuelles. Les Parties contractantes qui utilisaient régulièrement l'ITDB n'avaient pas besoin de soumettre des listes annuelles pour mettre à jour les données, ce dont il est également question dans le document informel n^o 15 (2017).

15. La TIRExB a prié le secrétariat de réviser les informations statistiques sur la présentation des listes annuelles pour 2017 afin que davantage d'informations actualisées soient disponibles à la session suivante.

2. Projets de propositions visant à obtenir l'utilisation obligatoire de la Banque de données internationale TIR

16. La TIRExB a ensuite examiné des propositions de modifications et de commentaires d'ordre juridique relatifs à la Convention TIR visant à faire en sorte qu'il soit obligatoire d'utiliser l'ITDB pour lui soumettre des données (document informel n^o 15 (2017)). Elle a globalement convenu que a) l'utilisation de l'ITDB devrait être obligatoire et que b) les modifications d'ordre juridique étaient le meilleur moyen d'y parvenir.

17. M^{me} B. Gajda (Pologne) a dit qu'il était important que les données de l'ITDB soient exactes et que la relative sous-utilisation actuelle de la Banque de données mettait en relief la nécessité qu'il y avait à la faire mieux connaître avant de rendre son utilisation obligatoire. En outre, elle s'est dite préoccupée par la proposition tendant à rendre obligatoire la communication des données au moyen de l'ITDB pour d'autres dispositions de la Convention TIR (voir document informel n^o 15 (2017), par. 27), qui aboutirait à créer de nouvelles obligations en vertu de la Convention TIR.

18. M^{me} L. Jelínková (Commission européenne) a fait les observations suivantes : a) le délai d'une semaine visé au paragraphe 2 de l'article 38 et au paragraphe 4 de la deuxième partie de l'annexe 9 devrait-il être réduit pour la communication des données au moyen de l'ITDB ? ; b) devrait-il être question, éventuellement sous la forme d'un commentaire, du format spécial sous lequel le numéro d'identification individuel unique du titulaire du carnet TIR doit être présenté ? ; c) la note explicative relative au paragraphe 5 de la deuxième partie de l'annexe 9 devrait également mentionner l'obligation faite à l'association nationale d'utiliser l'ITDB ; d) il n'était pas nécessaire de prévoir une période de transition, puisque les discussions prendraient du temps, étant donné la nécessité de promouvoir l'ITDB auprès des coordonnateurs TIR, de l'AC.2 et des associations nationales.

19. En réponse à l'observation b) ci-dessus, le secrétariat a précisé qu'il n'était question de modifier que le titre de l'« Observation concernant la formule type d'habilitation (FTH) », de sorte que l'explication relative au format spécial d'un numéro d'identification serait

conservée (voir document informel n° 15 (2017), par. 23). En réponse à l'observation c) ci-dessus, le secrétariat a précisé que le nouveau libellé proposé pour le paragraphe 5 de la deuxième partie de l'annexe 9 et sa note explicative mentionnaient déjà l'obligation faite aux associations nationales d'utiliser l'ITDB (voir document informel n° 15 (2017), par. 21).

20. Faisant observer que les Parties contractantes utilisaient peu l'ITDB, la TIRExB a dit qu'il convenait de faire mieux connaître cette banque de données avant qu'elle devienne obligatoire dans la Convention TIR. En ce qui concerne l'organisation éventuelle d'un séminaire en marge des sessions du WP.30 et de l'AC.2, des doutes ont été exprimés quant à savoir si l'AC.2, le WP.30 et les coordonnateurs TIR étaient qualifiés pour sensibiliser le public, dans la mesure où ils pourraient ne pas représenter les véritables utilisateurs de l'ITDB. M. S. Fedorov (Biélorus) a déclaré que l'informatique avait une incidence sur le cadre juridique régissant la procédure TIR et qu'il était nécessaire d'examiner les modalités d'utilisation de l'ITDB et de fournir des explications sur son utilisation. À cette fin, la TIRExB s'est félicitée que le secrétariat ait proposé de mettre à jour les guides relatifs à l'ITDB et d'organiser en 2018 un séminaire afin d'aider les services des douanes non informatisés à accentuer la sensibilisation à l'échelle nationale. Soulignant l'importance de la sensibilisation au niveau national et international, M. G. Andrieu (France) a fait part de l'expérience des autorités douanières françaises, qui ont rédigé un guide d'utilisation de l'ITDB en français et organisé avec l'association nationale des réunions afin de fournir des explications. En outre, la TIRExB a accueilli favorablement une proposition de M. S. Somka (Ukraine) tendant à organiser en complément, pour les informaticiens, des sessions de formation par vidéoconférence. Elle a également prié le secrétariat de soumettre le guide de l'ITDB au WP.30 en tant que document officiel afin d'en assurer la diffusion dans les trois langues officielles de la Convention TIR.

D. Activités du Groupe spécial d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR

21. La TIRExB a pris note des résultats de la vingt-septième session du Groupe spécial d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1), qui s'est déroulée les 4 et 5 décembre 2017, à Genève. Il a également noté que le GE.1 avait examiné plusieurs amendements aux spécifications eTIR découlant des projets pilotes et des résultats des travaux du Groupe d'experts des aspects juridiques de l'informatisation du régime TIR (GE.2).

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

22. La TIRExB a noté que la cinquième et dernière session du Groupe d'experts des aspects juridiques de l'informatisation du régime TIR (GE.2) avait eu lieu à Genève les 30 et 31 octobre 2017 et que le GE.2 avait soumis le cadre juridique eTIR au WP.30 en vue d'un examen plus approfondi (voir ECE/TRANS/WP.30/2018/3, ECE/TRANS/WP.30/2018/4, ECE/TRANS/WP.30/GE.2/10, par. 26 et 30).

VI. 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° 34 (2017).

23. Le secrétariat a indiqué qu'il s'était entretenu avec l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), à titre de premier pas sur la voie de la coopération sur la dimension intermodale de la Convention TIR. La TIRExB a ensuite examiné un projet de rapport sur un itinéraire de transport intermodal TIR entre la Slovaquie et l'Iran (République islamique d') concernant trois modes de transport différents (document informel n° 34 (2017)), soumis par l'IRU.

24. En ce qui concerne le projet de rapport, la TIRExB a demandé : a) qui était le titulaire du carnet TIR responsable pour le tronçon ferroviaire emprunté ; b) si la déclaration électronique préalable TIR (TIR-EPD) de l'IRU était obligatoire pour ce type de transport ; c) comment l'EPD était utilisé pour l'évaluation des risques ; d) comment les cases du carnet TIR étaient été remplies ; e) comment le carnet TIR était réactivé après sa désactivation pendant la partie maritime du trajet ; f) pourquoi le carnet TIR n'était-il pas utilisé sur le tronçon ferroviaire en territoire turc ; g) s'agissant de la responsabilité, si les titulaires d'un carnet TIR iraniens étaient considérés comme des sous-traitants ; h) si le carnet TIR contenait des informations sur le passage du rail à la route.

25. M. Y. Guenkov (IRU) a dit que le projet de rapport devait être étoffé de telle manière que des réponses soient apportées à toutes les questions. Il a toutefois déjà répondu : a) que le titulaire slovène du carnet TIR était responsable pour l'ensemble de l'opération de transport TIR ; b) que les transporteurs avaient accepté de suspendre l'utilisation du TIR sur le territoire turc afin de faciliter le projet pilote ; c) que la TIR-EPD était adressée à toutes les autorités douanières concernées pour leur analyse des risques. Il a en outre indiqué que toutes les informations mentionnées ci-dessus devaient être confirmées, documents à l'appui, dès que les carnets TIR auraient été renvoyés et que des informations supplémentaires auraient été mises à disposition par les parties prenantes afin que soit mise la dernière main au document. M. M. Ayati (République islamique d' Iran) a ajouté : a) que toutes les informations étaient envoyées au moyen de l'EPD et que le changement de mode de transport était notifié au système national ; b) que l'association nationale iranienne avait demandé que le transporteur partenaire iranien agisse en tant que sous-traitant pour ce projet pilote et que cela avait été accepté ; c) que pour les opérations de transport TIR entre l'Inde et l'Iran, le transport intermodal serait intéressant ; d) que la principale question était de savoir s'il existait un cadre juridique pour les sous-traitants.

26. La TIRExB a estimé que cet exemple de transport intermodal était très prometteur, tout en rappelant que de nombreuses questions restaient en suspens. Elle a donc décidé de maintenir ce point à l'ordre du jour de sa prochaine session et de demander à l'IRU des informations complémentaires, en particulier sur les carnets TIR concernés et sur les avantages mis en avant par l'expérience.

VII. Règlement des différends entre les Parties contractantes, les associations, les compagnies d'assurances 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^{os} 10, 18 à 20, 22 à 24, 26 à 28, 30 et 31 (2017).

1. Copie certifiée conforme non expurgée du contrat général de garantie complet

27. La TIRExB a rappelé que l'Association roumaine du transport routier lui avait signalé qu'elle avait reçu une version incomplète du contrat général de garantie, c'est-à-dire sans certaines annexes. La TIRExB avait réagi en demandant à l'IRU de présenter le contrat de garantie complet pour examen à sa soixante-quatorzième session. À cette session, la TIRExB a noté que dans la copie certifiée conforme qu'elle avait reçue de l'IRU certains chiffres étaient effacés, et elle a prié l'IRU de soumettre une copie certifiée conforme non expurgée (TIRExB/REP/2017/74final, par. 21 et 22).

28. M. Y. Guenkov (IRU) a expliqué que les chiffres effacés du contrat général de garantie correspondaient à des informations confidentielles également disponibles dans le rapport d'audit d'Ernst & Young. M. Y. Guenkov a toutefois apporté, à la session en cours, une copie certifiée conforme du contrat général de garantie que la TIRExB pourrait examiner en sa présence et sans qu'aucune photo soit prise. M. S. Amelyanovich (Fédération de Russie) a estimé que la procédure n'était pas conforme aux prescriptions de

l'article 2 a) de la troisième partie de l'annexe 9 de la Convention TIR. À son avis : a) les Parties contractantes n'avaient pas reçu une copie certifiée conforme complète du contrat général de garantie comportant l'intégralité des chiffres ; b) cet état de choses n'était pas conforme aux dispositions de l'article 2 a) de la troisième partie de l'annexe 9 ; c) la TIRExB devrait insister pour que ces dispositions soient respectées à l'avenir, notamment parce que les chiffres pouvaient présenter un intérêt pour les ministères des finances.

29. De l'avis de M. S. Somka (Ukraine), l'IRU s'était conformée à la demande de la Commission de contrôle TIR. M. S. Somka a expliqué que les chiffres exacts n'avaient pour lui aucune importance puisqu'ils n'avaient aucune incidence sur le fonctionnement du système de garantie TIR et relevaient uniquement des relations entre l'IRU et ses associations membres. Il a ajouté que l'article 2 a) de la troisième partie de l'annexe 9 ne correspondait pas au mécanisme selon lequel l'information devait être fournie et ne renvoyait à aucune annexe. M^{me} L. Jelínková (Commission européenne) a dit que l'IRU s'était conformée à la demande de la TIRExB, mais que la question de savoir si les associations nationales avaient vu le contrat de garantie complet ou non était une autre question. M. S. Fedorov (Biélorus) a noté que les Parties contractantes ne semblaient pas jusqu'à ce jour s'être plaintes de la forme sous laquelle elles avaient reçu le contrat général de garantie.

30. En conclusion, la TIRExB a fait remarquer qu'au titre de l'article 2 a) de la troisième partie de l'annexe 9 les Parties contractantes se voyaient fournir des copies certifiées conformes du contrat général de garantie et la preuve de la couverture de la garantie. La TIRExB a aussi relevé que la Convention TIR ne précisait pas de quelle manière ou sous quelle forme le contrat devait être fourni. Selon l'évaluation faite par la TIRExB, en pratique, l'organisation internationale, par l'intermédiaire des associations nationales, n'avait pas fourni aux Parties contractantes une version de la copie certifiée complète, c'est-à-dire comportant les données chiffrées des annexes. La TIRExB a donc décidé de porter l'affaire à l'attention de l'AC.2. Elle a toutefois précisé qu'il n'y avait jusqu'alors eu aucun problème. Elle a en outre appelé l'IRU à renforcer sa coopération avec les associations nationales afin que les affaires qui concernent leurs relations n'enflent pas jusqu'à atteindre le niveau de la TIRExB. Cette dernière a noté que l'IRU s'était montrée coopérative en réponse à la demande de lui fournir la version détaillée du contrat général de garantie. Toutefois, M. S. Amelyanovich a demandé qu'il soit pleinement fait état de ses préoccupations dans le rapport (voir par. 28 ci-dessus).

2. Projet de réponse au courrier des autorités douanières roumaines

31. La TIRExB a réaffirmé que la demande d'instructions formulée par l'administration douanière roumaine (document informel n° 24 (2017)) méritait un examen plus approfondi et devait faire l'objet d'une réponse. La TIRExB a noté que l'AC.2 avait été informé, à sa soixante-sixième session (octobre 2017), des points qui devaient être examinés plus avant par les Parties contractantes, à savoir le fait que la Convention TIR était muette au sujet de l'accord entre l'organisation internationale et les associations nationales, mise à part la référence de la note explicative 0.6.2 bis-1, et les préoccupations exprimées quant au fait que l'IRU puisse exclure une association nationale alors que les autorités douanières concernées estimaient que cette association nationale remplissait toutes ses obligations (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/135, par. 18 à 20). Au vu des communications reçues (documents informels n°s 30 et 31 (2017)), la Commission de contrôle a demandé où en était cette affaire.

32. M. Y. Guenkov (IRU) a déclaré : a) que l'engagement envers l'ARTRI avait été dénoncé avec effet au 31 janvier 2018 ; b) que l'ARTRI pouvait encore faire appel de son exclusion en tant que membre devant l'Assemblée générale de l'IRU (mai 2018) ; c) que l'Union nationale des transporteurs routiers de Roumanie (UNTRRR) avait accepté de reprendre les responsabilités de l'ARTRI. En outre, M. Y. Guenkov a précisé que les autorités douanières roumaines avaient été informés de la dénonciation de l'engagement. La TIRExB a déploré la détérioration de la situation.

33. M. S. Amelyanovich (Fédération de Russie) a fait observer que, bien que la Roumanie dispose d'une deuxième association nationale pour que la chaîne internationale de garantie TIR ne connaisse pas d'interruption, cette affaire constituait un fâcheux précédent.

34. En réponse à la question de M. S. Amelyanovich (Fédération de Russie) sur les dispositions contractuelles que l'ARTRI aurait violées, M. Y. Guenkov (IRU) a évoqué les raisons exposées dans le document informel n° 30 (2017) et a expliqué : a) que les engagements pouvaient être dénoncés avec ou sans motif par l'une ou l'autre partie ; b) que l'ARTRI avait porté atteinte à la réputation de l'IRU en formulant à diverses reprises de graves allégations à caractère diffamatoire, mettant gravement en danger le rôle et le fonctionnement de l'IRU, y compris en ce qui concerne la chaîne internationale de garantie, et donc violé la Constitution de l'IRU à laquelle elle avait adhéré.

35. M. S. Amelyanovich (Fédération de Russie) était d'avis que l'IRU avait dénoncé l'engagement sans qu'il y ait eu aucune violation de la part de l'ARTRI et que la Constitution de l'IRU n'était pas pertinente dans la mesure où elle n'était pas mentionnée dans la Convention TIR. M. S. Somka (Ukraine) a néanmoins fait observer que la Convention TIR exigeait l'affiliation des associations nationales à l'organisation internationale. Il a également déclaré qu'il avait examiné la Constitution de l'IRU, qui était un fondement solide en la matière. Il a ajouté que la Constitution de l'IRU décrivait clairement la procédure d'affiliation à l'IRU et que la direction de l'IRU avait scrupuleusement respecté la procédure d'exclusion.

36. En réponse à la lettre des autorités douanières roumaines (document informel n° 24 (2017)), la TIRExB a décidé de demander aux autorités douanières, à l'IRU et à toutes les parties concernées de maintenir le fonctionnement de la chaîne de garantie. La Commission a décidé : a) d'exprimer à nouveau ses préoccupations quant au fait que l'IRU puisse exclure une association nationale alors que les autorités douanières (concernées) considéraient que l'association en question remplissait toutes ses obligations ; b) de rappeler qu'elle avait découvert que la Convention TIR était muette au sujet de l'accord entre l'organisation internationale et ses associations nationales, mise à part la référence de la note explicative 0.6.2 bis-1, comme cela avait déjà été signalé à l'AC.2 (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/135, par. 18 à 20). La TIRExB a décidé de rappeler aux autorités douanières roumaines qu'une (nouvelle) association nationale devrait satisfaire aux conditions et prescriptions minimales de la première partie de l'annexe 9 de la Convention TIR afin d'éviter l'absence de garantie TIR pour la Roumanie.

37. La TIRExB est convenue qu'un paragraphe de sa lettre devrait appeler l'attention des autorités douanières roumaines sur le paragraphe 2 de l'article 6 de la Convention TIR, qui dispose que les associations nationales doivent être affiliées à l'organisation internationale, et sur le fait que les obligations des associations nationales étaient également énoncées au paragraphe 3 v) de la première partie de l'annexe 9, s'agissant notamment de l'obligation de s'affilier à l'organisation internationale. Par conséquent, la TIRExB a mis la dernière main à sa réponse aux autorités douanières roumaines et demandé au secrétariat de transmettre sa lettre à l'issue de la session. Elle a invité les autorités douanières roumaines, l'IRU et toutes les parties concernées à redoubler d'efforts pour que la chaîne internationale de garantie ne connaisse pas d'interruption.

B. Rapport d'audit externe de l'IRU

38. Notant que le WP.30 avait maintenu la question à son ordre du jour, la TIRExB a également décidé de conserver ce point de l'ordre du jour et de suivre les faits nouveaux y relatifs dans le cadre du WP.30 (TIRExB/REP/2017/74draft, par. 27, et ECE/TRANS/WP.30/292, par. 31 à 35).

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

Document(s) : Documents informels n°s 8, 9 et 17 (2017).

A. Analyse des prix des carnets TIR

39. La Commission a noté que 50 associations avaient communiqué les prix des carnets TIR pour 2017 et a remercié l'IRU pour ses efforts visant à s'assurer que ces dernières s'acquittaient de leur obligation d'indiquer les prix des différents types de carnets qu'elles délivraient. Elle a prié le secrétariat de publier les prix pour 2017 sur le site Web de la Commission.

40. La Commission a constaté avec regret qu'une seule association avait répondu à l'enquête sur les prix, laquelle avait été lancée dans le but d'accroître la transparence et les possibilités de comparaison entre les prix. Elle a admis que l'alinéa vi) du paragraphe 3 de la première partie de l'annexe 9 de la Convention TIR n'obligeait nullement les associations à répondre à l'enquête de 2017, tout en soulignant qu'elle avait approuvé le questionnaire et demandé sa diffusion lors de sa soixante et onzième session. La Commission a en outre fait remarquer que le rapport de sa soixante et onzième session avait été approuvé par les Parties contractantes à la Convention TIR à la soixante-sixième session de l'AC.2. Ainsi, compte tenu de la disposition énoncée à l'alinéa x) du paragraphe 3 de la première partie de l'annexe 9 et du fait que l'AC.2 avait approuvé l'enquête, la Commission a décidé qu'elle était désormais en droit de demander aux associations nationales de répondre à celle-ci pour 2018. Par voie de conséquence, afin de s'acquitter de ses obligations de surveillance des prix des carnets TIR (annexe 8, art. 10, par. h)), la Commission a prié le secrétariat d'envoyer aux responsables des associations une lettre leur demandant de répondre au questionnaire en ligne sur les prix et leur rappelant le fondement de cette demande. La Commission a ajouté que la lettre devrait être envoyée avant la fin de l'année et que des copies devraient en être adressées par courrier électronique aux points de contact TIR auprès des associations et des douanes. Elle a en outre sollicité l'assistance de l'IRU pour obtenir, au besoin, les coordonnées des responsables des associations nationales.

41. Tout en reconnaissant que les associations nationales devaient satisfaire à toutes leurs obligations découlant de la Convention TIR, M. Y. Guenkov (IRU) s'est dit préoccupé par le caractère détaillé de l'enquête, qui de son point de vue allait au-delà des dispositions énoncées à l'alinéa vi) du paragraphe 3 de la première partie de l'annexe 9.

42. S'agissant de l'analyse des prix pour 2017, la Commission a noté que celle-ci débouchait sur les mêmes conclusions que les analyses effectuées les années précédentes, à savoir que le principe des économies d'échelle était certes respecté, mais que l'on ne trouvait aucune relation entre les prix des carnets TIR et les variables utilisées comme indicateurs indirects des coûts de gestion des associations. La Commission a demandé au secrétariat de soumettre les données et l'analyse à l'AC.2.

B. Prix de distribution

43. En réponse à une demande de l'AC.2 (voir le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/133, par. 21 et 22 et annexe III), la TIRExB a poursuivi l'examen des préoccupations des autorités douanières russes concernant la validité de 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 (voir le document informel n° 9 (2017), le document TIRExB/REP/2017/71final, par. 24, et le document TIRExB/REP/2017/73final, par. 32 à 34), tout en notant qu'aucun débat n'avait pu avoir lieu à ses soixante-douzième et soixante-quatorzième sessions faute de temps (voir les documents TIRExB/REP/2017/72final, par. 35, et TIRExB/REP/2017/74final, par. 28).

44. M. S. Amelyanovich (Fédération de Russie) a rappelé les propositions de la Fédération de Russie (document informel n° 9 (2017)), à savoir : a) indiquer séparément, sur la facture du carnet TIR, le prix du formulaire lui-même et les autres coûts liés aux dépenses et services ; b) soumettre à l'AC.2, ou à la TIRExB, les éléments constitutifs du coût des carnets TIR pour chaque type de carnet émis conformément à l'alinéa f) du paragraphe 2 de la troisième partie de l'annexe 9 de la Convention ; et c) mettre à la disposition des autorités douanières russes, ou de la TIRExB, les déclarations d'exportation correspondant aux carnets TIR traités par les douanes suisses qui avaient été envoyés par l'IRU à la Fédération de Russie de 2013 à la période actuelle.

45. La TIRExB a rappelé qu'elle avait demandé à l'IRU de partager l'avis juridique mentionné par M. Y. Guenkov (IRU) à sa soixante-treizième session. Toutefois, seule la déclaration faite par M. Y. Guenkov avait été diffusée, par courrier électronique, en raison de restrictions imposées par l'IRU. La TIRExB a prié le secrétariat d'inclure cette déclaration dans un document informel en vue de sa prochaine session.

46. La TIRExB a rappelé que l'IRU avait évoqué son accord conclu avec les autorités douanières suisses pour que le montant correspondant à la valeur de la facture soit mentionné dans les documents d'exportation, de façon à répondre à la demande de la Fédération de Russie (voir le document TIRExB/REP/2017/73final, par. 33). Elle a prié le secrétariat d'inclure les copies des documents d'exportation, que M. Y. Guenkov (IRU) avait apportées à la session, dans un document informel en vue de sa session suivante.

47. La TIRExB a décidé de poursuivre son examen de la question à sa prochaine session, sur la base des deux documents informels demandés, avant de prendre une décision sur les deux autres propositions (voir par. 44 ci-dessus).

IX. Accord type (point 8 de l'ordre du jour)

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

48. La TIRExB a rappelé qu'elle avait prié le secrétariat d'établir un projet de révision de l'accord type pour introduction dans le chapitre 6.2 du Manuel TIR (voir le document informel n° 5 (2017) et le document TIRExB/REP/2016/70final, par. 24). En réponse à une question relative au mandat pour l'accord type, le secrétariat a expliqué que l'AC.2 avait approuvé les travaux sur les exemples d'accords en 2001 (voir le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/63, par. 20).

49. La TIRExB a noté que l'accord type avait son utilité dans la pratique. Elle a également pris note des observations suivantes sur le projet de mise à jour de l'accord : a) le montant de la garantie TIR devait rendre compte du relèvement de la garantie à 100 000 euros, entre crochets ; b) la raison pour laquelle une modification était apportée au paragraphe 7 de la page 4 n'était pas claire ; c) l'alinéa d) du paragraphe 1 de la partie A devait être rédigé de façon générale, afin de rendre compte aussi de l'utilisation obligatoire de la Banque de données ITDB lorsque celle-ci serait achevée ; et d) l'exemple de pratique de référence pour les procédures de recherche et de recouvrement donné au chapitre 5.4 du Manuel TIR contenait assez de renseignements sur les procédures existantes pour qu'on y fasse référence dans la mise à jour de l'accord type.

50. La TIRExB a également noté que le secrétariat avait établi la mise à jour de l'accord type (voir le document informel n° 5 (2017), annexe I), tandis que l'IRU avait soumis la procédure de règlement des litiges conformément à la proposition qu'elle avait faite à la soixante-dixième session de la Commission (voir le document informel n° 5 (2017), annexe II, et le document TIRExB/REP/2016/70final, par. 24). Certains membres de la Commission ont émis des doutes quant à la conformité de la procédure de l'IRU décrite à l'annexe II par rapport à la Convention TIR et à la législation nationale.

51. La TIRExB a finalement décidé de poursuivre ses travaux sur le projet d'accord type tel que présenté dans le document informel n° 5 (2017), en laissant de côté la procédure de règlement des litiges proposée par l'IRU dans le même document et en tenant dûment compte des observations qui avaient été faites.

X. Questions relatives à l'utilisation consécutive de deux carnets TIR pour un même transport TIR (point 9 de l'ordre du jour)

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

52. La TIRExB a rappelé qu'elle avait achevé son analyse de l'affaire soumise par l'Allemagne (voir le document informel n° 30 (2016) et le document TIRExB/REP/2017/73final, par. 36 et 37). Elle a noté que l'Allemagne avait reçu une réponse en conséquence.

53. La TIRExB a rappelé que M. Y. Guenkov (IRU) avait signalé que des cas pourraient se produire, avec une remorque ou une semi-remorque, dans lesquels la délivrance de carnets TIR successifs pourrait occasionner quelques difficultés. Elle a également rappelé que, d'après l'échange de vues préliminaire qu'elle avait eu, ces cas n'étaient pas courants dans la pratique (voir le document TIRExB/REP/2017/73final, par. 38). Par conséquent, et sachant qu'aucune communication officielle n'avait été reçue, elle a décidé de classer cette affaire.

XI. Problèmes signalés par des sociétés de transport de la République de Moldova en Ukraine (point 10 de l'ordre du jour)

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

54. La TIRExB a noté qu'aucune information nouvelle n'avait été reçue au titre de ce point de l'ordre du jour.

XII. Problèmes rencontrés par des transporteurs TIR kirghizes à la frontière avec le Kazakhstan signalés par l'Administration kirghize des douanes (point 11 de l'ordre du jour)

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

55. La TIRExB s'est penchée sur les problèmes rencontrés par des transporteurs TIR kirghizes à la frontière avec le Kazakhstan qui avaient été signalés par la République kirghize (document informel n^o 32 (2017)). Elle a noté que le secrétariat avait contacté la Mission permanente du Kazakhstan, le point de contact TIR pour le Kazakhstan ainsi que le conseiller auprès de la Commission économique eurasiennne afin d'en savoir plus sur la situation (document informel n^o 33 (2017)). Compte tenu du manque d'informations en vue d'apprécier la situation dans son ensemble, la TIRExB a prié le secrétariat d'adresser une lettre à l'administration douanière kazakhe pour demander des renseignements sur la question, en envoyant cette lettre a) directement à ladite administration et b) par la voie diplomatique, en rappelant à la Mission permanente qu'une réponse était attendue de sa part. Elle a en outre demandé au secrétariat de transmettre par courrier électronique des copies de la correspondance envoyée par la Commission.

XIII. Activités du secrétariat (point 12 de l'ordre du jour)

A. Participation du secrétariat TIR à des manifestations

56. La Commission a noté que, depuis sa soixante-treizième session, le secrétariat TIR avait participé aux manifestations suivantes : a) un atelier régional d'information sur les principaux instruments juridiques de l'ONU relatifs aux transports routiers et sur les systèmes de transport intelligents (STI) (Bruxelles, 4 juillet 2017) ; b) la Conférence mondiale sur le transit, de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) (Bruxelles, 10 et 11 juillet 2017) ; c) une réunion avec l'OTIF sur les aspects intermodaux de la Convention TIR (Berne, 25 septembre 2017) ; d) la quinzième réunion du Groupe consultatif interorganisations pour les pays les moins avancés (PMA) sur la mise en œuvre du Programme d'action en faveur des pays les moins avancés pour la décennie 2011-2020 (New York, 3 octobre 2017) ; e) la cinquième réunion du Groupe consultatif interorganisations sur le suivi et la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne en faveur des pays les moins avancés pour la décennie 2014-2024 (New York, 4 octobre 2017) ; f) la réunion du Groupe d'experts du financement du développement des infrastructures aux fins du renforcement de l'intégration des PMA dans le commerce mondial (New York, 4 et 5 octobre 2017) ; et g) la huitième réunion du Groupe de travail chargé de l'Accord de l'OMC sur la facilitation des échanges (GT/AFE) (Bruxelles, 16 au 18 octobre 2017).

B. Organisation de manifestations en rapport avec la Convention TIR

57. Le secrétariat a signalé que les préparatifs d'un séminaire national TIR sur le contrôle des véhicules routiers devant avoir lieu à Tachkent pour les agents des douanes ouzbèkes, qui avait été mentionné lors de précédentes sessions (voir les documents TIRExB/REP/2017/73final, par. 40, et TIRExB/REP/2017/72final, par. 42) se poursuivaient encore. Le secrétariat a dit espérer que l'on saurait bientôt si le séminaire pouvait se tenir là où il était programmé. Le secrétariat a également parlé des travaux qu'il menait en vue

d'améliorer les outils de formation à la Convention TIR disponibles en ligne. La Commission a pris note à ce sujet de préparatifs menés en vue de la refonte de la page consacrée à formation, et de la nécessité de faire traduire le contenu dans les autres langues officielles.

C. Situation relative à l'enquête sur les demandes de paiement (2013-2016)

58. La Commission a noté que la date limite de réponse à l'enquête (30 novembre 2017) était dépassée et a regretté que seules 36 Parties contractantes y avaient répondu. Elle a prié le secrétariat d'envoyer un rappel aux points de contact TIR des Parties contractantes qui n'avaient pas encore répondu, afin de les inviter à le faire avant le 15 janvier 2018.

XIV. Questions diverses (point 13 de l'ordre du jour)

A. Demandes dépassant le montant maximal de la garantie TIR par carnet TIR

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

59. L'IRU a donné des informations sur la situation de 13 demandes de paiement dépassant le montant maximal de la garantie TIR depuis janvier 2017 (document informel n° 21 (2017)). La TIRExB a relevé que huit des affaires concernant la Turquie avaient été classées entre-temps du fait de nouvelles initiatives et que les deux autres affaires étaient examinées par la justice pour d'autres considérations. La TIRExB a également noté qu'il était utile, en vue du règlement des litiges, de porter les questions de ce type à l'attention de l'administration douanière concernée.

60. M. S. Amelyanovich (Fédération de Russie) a demandé si l'IRU avait des propositions à faire pour veiller à ce que les Parties contractantes ne soient pas privées d'un paiement dans les cas où les droits de douane dépassaient le montant de la garantie TIR. La TIRExB a noté que le texte de la Convention était clair au sujet du montant maximal. M. Y. Guenkov (IRU) a ajouté que les autorités douanières avaient toujours le droit de s'adresser à la personne directement redevable du montant dû et a mentionné les directives de l'OMD visant à faciliter le commerce et le transport. La TIRExB a également relevé qu'il s'était avéré utile au plan national que les autorités douanières établissent un protocole avec les associations nationales, sachant que beaucoup d'affaires pouvaient être réglées dans la bonne foi, sans avoir à saisir la justice.

61. M^{me} E. Takova (Bulgarie) a expliqué que l'affaire concernant la Bulgarie n'était pas réglée, puisque le montant initialement attendu avait été intégralement versé, mais pas les intérêts, qui dépassaient le montant maximal de la garantie TIR. M. Y. Guenkov (IRU) a ajouté que ce dossier resterait donc en suspens, les intérêts s'accumulant, et a demandé qu'on lui explique pourquoi le dossier serait en attente de règlement, en vertu de la législation douanière du pays concerné, uniquement vis-à-vis de la personne directement responsable, et non pas vis-à-vis de la chaîne de garantie.

62. La TIRExB a fait remarquer qu'il serait peut-être préférable que l'IRU donne des informations sur certaines affaires sans citer les pays et les chiffres correspondants. De façon générale, elle était d'avis que les demandes ne devraient pas dépasser le montant maximal de la garantie conformément au paragraphe 1 de l'article 8 de la Convention TIR, et que la première personne responsable devrait être le titulaire du carnet TIR. Toutefois, la TIRExB a estimé que la question devait être examinée plus avant et a décidé d'en reprendre l'examen à sa prochaine session.

B. Information relative aux imprimeurs des carnets TIR

Document(s) : Document informel n° 25 (2017).

63. Rappelant des informations que l'IRU avait communiquées précédemment (TIRExB/REP/2016/67final, par. 21), la TIRExB a constaté que l'IRU était en train d'achever la procédure de sélection d'un deuxième imprimeur pour les carnets TIR (document informel n° 25 (2017)).

C. Problèmes liés à l'acceptation des carnets TIR dans la Fédération de Russie

Document(s) : Document informel n° 35 (2017).

64. M. Y. Guenkov (IRU) a informé la Commission que les problèmes signalés par certaines associations nationales (voir le document informel n° 35 (2017)) avaient pris fin récemment. Il a en outre mentionné un projet de décret ou d'instruction qui pourrait limiter davantage l'application de la Convention TIR dans la Fédération de Russie, notamment du fait qu'il serait fait référence aux marchandises importées uniquement, sans aucune mention des marchandises exportées ou des bureaux ouverts aux fins des exportations. M. Y. Guenkov a par ailleurs fait part de son souhait que l'informatisation du régime TIR se fasse bientôt, aux fins de l'harmonisation avec les procédures nationales des Parties contractantes qui avaient rendu obligatoires les déclarations de transit électroniques sur leurs territoires, et a posé à ce sujet la question de savoir si cette disposition serait compatible avec la Convention TIR. La TIRExB a dit qu'elle n'allait pas examiner plus avant la question à la session en cours compte tenu de la soumission tardive du document informel n° 35 (2017), ce qui donnerait à M. S. Fedorov (Biélarus) également la possibilité d'étudier la pratique de l'Union douanière eurasiennne concernant les déclarations de transit électroniques.

65. M. S. Amelyanovich (Fédération de Russie) a dit qu'il n'existait pas de limitations à l'application par la Fédération de Russie de la Convention TIR. Il a en outre invité l'IRU à choisir ses soumissions plus rigoureusement afin d'éviter des pertes de temps sur des questions qui avaient été réglées et qui, à son avis, étaient dénuées de fondement.

66. La TIRExB a décidé d'examiner cette question à sa session suivante, si nécessaire.

XV. Restrictions à la distribution des documents (point 14 de l'ordre du jour)

67. La TIRExB a décidé que les documents diffusés pour la session en cours devraient rester en accès restreint.

XVI. Date et lieu de la session suivante (point 14 de l'ordre du jour)

68. La Commission a décidé de tenir sa session suivante le lundi 5 février 2018, à Genève.