


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

Genève, 3 octobre 2013

**Rapport du Comité de gestion de la Convention TIR
de 1975 sur sa cinquante-sixième session**

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1–5	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour).....	6	3
III. État de la Convention TIR de 1975 (point 2 de l'ordre du jour)	7–8	3
IV. Activités et administration de la Commission de contrôle TIR (point 3 de l'ordre du jour).....	9–38	4
A. Activités de la Commission de contrôle TIR.....	9–29	4
1. Rapport du Président de la Commission de contrôle TIR	9–26	4
2. Programme de travail de la Commission de contrôle TIR pour la période 2013-2014	27	7
3. Banque de données internationale TIR et outils électroniques du secrétariat TIR.....	28	7
4. Ateliers et séminaires TIR nationaux et régionaux	29	8
B. Administration de la Commission de contrôle TIR et du secrétariat TIR.....	30–34	8
1. Rapport sur l'état des comptes pour l'exercice 2012	30	8
2. Mode de financement du fonctionnement de la Commission de contrôle TIR et du secrétariat TIR.....	31–34	8
C. Propositions visant à modifier la composition de la Commission de contrôle TIR, la représentation au sein de cet organe et les modalités d'élection de ses membres	35–38	9



V.	Habilitation à imprimer et à délivrer des carnets TIR et à assurer l'organisation et le fonctionnement du système de garantie (point 4 de l'ordre du jour).....	39	9
VI.	Habilitation à conclure un accord entre la CEE et l'IRU (point 5 de l'ordre du jour).....	40–42	10
VII.	Révision de la Convention (point 6 de l'ordre du jour)	43–48	10
	A. Amendements à la Convention en ce qui concerne la transmission de données à la Banque de données internationale TIR	43–44	10
	B. Amendement à la Convention en ce qui concerne le montant maximal de la garantie par carnet TIR	45	11
	C. Propositions d'amendements à l'annexe 3.....	46	11
	D. Adaptation des codes du Système harmonisé (SH) dans la note explicative 0.8.3 et dans l'annexe 1	47	11
	E. Phase III du processus de révision TIR – Informatisation du régime TIR	48	11
VIII.	Application de la Convention (point 7 de l'ordre du jour).....	49–50	12
	A. Recommandation relative à l'introduction du code SH dans le carnet TIR....	49	12
	B. Commentaires adoptés par le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports et la Commission de contrôle TIR	50	12
IX.	Pratiques optimales (point 8 de l'ordre du jour)	51–52	12
X.	Questions diverses (point 9 de l'ordre du jour).....	53–54	13
	A. Date de la prochaine session.....	53	13
	B. Restrictions à la distribution des documents.....	54	13
XI.	Adoption du rapport (point 10 de l'ordre du jour)	55	13

I. Participation

1. Le Comité de gestion de la Convention TIR de 1975 a tenu sa cinquante-sixième session le 3 octobre 2013 à Genève.
2. Y ont participé les représentants des pays suivants: Allemagne, Arménie, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Iran (République islamique d'), Italie, Kazakhstan, Kirghizistan, Lettonie, Lituanie, Ouzbékistan, Pologne, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Serbie, Slovaquie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine. Des représentants de l'Union européenne (UE) étaient également présents.
3. Était également représentée en qualité d'observateur l'Union internationale des transports routiers (IRU), organisation non gouvernementale.
4. Le Comité a noté que le quorum requis pour prendre des décisions – au moins le tiers des États qui sont Parties contractantes selon l'article 6 de l'annexe 8 de la Convention – était atteint.
5. Dans sa déclaration liminaire, M^{me} Eva Molnar, Directrice de la Division des transports de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE), a fait état des difficultés actuelles et de l'incertitude entourant l'application du régime TIR en Fédération de Russie. Elle a rendu compte des mesures prises par la CEE pour prévenir la crise et invité le Comité, en tant qu'instance suprême de la Convention TIR, à apporter son aide pour remédier aux problèmes en souffrance, tout en formant le vœu qu'une solution soit finalement trouvée.

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

Document: ECE/TRANS/WP.30/AC.2/114.

6. Le Comité a adopté l'ordre du jour figurant dans le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/114.

III. État de la Convention TIR de 1975 (point 2 de l'ordre du jour)

7. Le Comité a noté qu'au 10 juillet 2013, aucune des Parties contractantes n'avait fait état auprès du Secrétaire général d'une objection aux propositions d'amendements à l'article 6.2 *bis* et à l'annexe 9 de la Convention TIR. En conséquence, ces amendements entrèrent en vigueur le 10 octobre 2013 pour l'ensemble des Parties contractantes (C.N.433.2013.TREATIES-XI.A.16). La délégation de l'Union européenne a fait savoir que ces amendements avaient déjà fait l'objet d'une publication officielle, le 14 septembre 2013, en page 3 du Journal officiel de l'UE, L 245.
8. Le Comité a salué l'information selon laquelle le régime TIR avait été réactivé le 4 septembre 2013 en Afghanistan.

IV. Activités et administration de la Commission de contrôle TIR (point 3 de l'ordre du jour)

A. Activités de la Commission de contrôle TIR

1. Rapport du Président de la Commission de contrôle TIR

Documents ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2013/5, ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2013/6;
document informel n° 6 (2013).

9. Le Comité a approuvé les rapports de la Commission de contrôle TIR (TIRExB) à ses cinquante et unième et cinquante-deuxième sessions (octobre 2012 et février 2013) (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2013/5 et ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2013/6, respectivement) et la Présidente de la TIRExB lui a fait un bref exposé oral des décisions et questions d'importance se rapportant aux cinquante-troisième, cinquante-quatrième et cinquante-cinquième sessions (avril 2013, août 2013 et septembre-octobre 2013, respectivement).

10. À sa cinquante-troisième session, en particulier, la Commission de contrôle a décidé d'engager le travail consistant à faire ressortir – pour les donner en exemple – les meilleures pratiques existantes dans le domaine des transports intermodaux selon le régime TIR. À cette fin, elle a mené une première série de discussions sur l'introduction, dans la Convention TIR, du concept d'expéditeurs et de destinataires autorisés. Elle a également approuvé l'enquête de 2009-2012 sur les demandes de paiement adressées par les autorités douanières, qui doit être prochainement distribuée à l'ensemble des points de contact douaniers TIR. Enfin, elle a examiné la soumission des prix des carnets TIR, comme le prescrit la première partie modifiée de l'annexe 9. Si elle s'est montrée très satisfaite que presque toutes les associations aient respecté cette nouvelle obligation, elle s'est cependant dite surprise de l'avertissement donné par certaines selon lequel les informations sur les prix ne devaient pas sortir du cadre de la Commission de contrôle et du secrétariat de la Convention TIR. Aux yeux de la Commission de contrôle, ces informations sont du domaine public et elle doit donc être libre d'en faire usage et de les publier.

11. La cinquante-quatrième session (extraordinaire) a été exclusivement consacrée à la mesure envisagée par le Service fédéral des douanes (SFD) de la Fédération de Russie (voir les paragraphes 12 et 13 ci-dessous). Cette question a de nouveau été examinée à la cinquante-cinquième session. De plus, la Commission de contrôle a poursuivi ses débats sur l'application de garanties supplémentaires. Tandis qu'une majorité de membres de la Commission s'en tenaient strictement au fait que, selon l'article 4 de la Convention TIR, aucune autre garantie que la garantie TIR n'était autorisée, d'autres persistaient à dire qu'une garantie supplémentaire devrait être possible là où s'applique l'article 23. La Commission de contrôle a également donné mandat au secrétariat pour qu'il continue d'étudier la possibilité de créer une base de données répertoriant les bureaux de douane ayant l'agrément TIR et pour qu'il explore plus avant la proposition de lancement d'une base de données électronique destinée à recueillir les certificats d'agrément par l'envoi d'un questionnaire court aux points de contact douaniers TIR.

12. La Présidente de la TIRExB a informé le Comité des conclusions auxquelles est parvenue la Commission à sa cinquante-quatrième session (extraordinaire), le 27 août 2013 à Genève, et a présenté les principales conclusions de cette session, telles que contenues dans le document informel n° 6 (2013). Cette réunion a été consacrée à la mesure annoncée par le SFD de la Fédération de Russie d'exiger des garanties supplémentaires pour les transports TIR sur le territoire russe à compter du 14 septembre 2013. D'après les informations dont dispose la TIRExB, deux raisons sont avancées par le SFD pour justifier cette mesure: a) les dettes énormes accumulées depuis 1994 en raison d'infractions à la

Convention TIR; et b) l'obligation qu'a l'association garante nationale ASMAP d'assurer une couverture financière plus stricte de son passif. Sur ces deux sujets, la TIRExB a enjoint à toutes les parties concernées de chercher des solutions dans le cadre de leur législation nationale, de la Convention TIR et des traités internationaux en respectant pleinement, en cas de conflit, la primauté du droit international sur le droit interne. En outre, la TIRExB était d'avis que tant que l'ASMAP serait l'association garante, habilitée conformément à l'article 6 de la Convention, sa garantie resterait valide et devrait être la seule requise pour réaliser des opérations TIR sur le territoire de la Fédération de Russie. Enfin, la TIRExB a souligné les conséquences importantes de la mesure annoncée, qui aurait des répercussions sur les opérations douanières et nuirait au commerce et aux transports nationaux et internationaux.

13. En résumé, la TIRExB était d'avis que la mesure annoncée constituerait, à divers égards, une violation de la Convention et a donc enjoint le SFD d'appliquer correctement la Convention TIR et de renoncer à mettre en œuvre la mesure, ou du moins de reporter son introduction. Dans l'attente d'une telle décision, toutes les parties concernées ont été vivement encouragées à accélérer leurs négociations afin que des solutions satisfaisantes soient trouvées pour toutes les questions en suspens. La TIRExB s'est dite prête à aider la Fédération de Russie à trouver les moyens de garantir le bon fonctionnement du système TIR sur son territoire, conformément aux exigences modernes des secteurs douanier et commercial. Le membre russe de la TIRExB a exprimé des réserves au sujet de certaines des conclusions de la Commission.

14. Exception faite de la délégation russe, le Comité a soutenu les conclusions de la cinquante-quatrième session (extraordinaire) de la TIRExB, telles que présentées dans le document informel n° 6 (2013).

15. La délégation de la Fédération de Russie a fait observer que cette session extraordinaire de la TIRExB avait été convoquée à un moment où les autorités russes compétentes n'avaient pas encore véritablement arrêté une position commune. À ses yeux, par conséquent, les conclusions de la Commission ne tenaient pas compte de la position russe ni de la complexité des différentes questions en jeu. De plus, ces conclusions n'avaient pas été adoptées par consensus, puisque le membre russe de la TIRExB avait exprimé des réserves. En conséquence, la délégation de la Fédération de Russie ne pouvait pas les accepter.

16. La délégation de la Fédération de Russie a en outre estimé que la Commission de contrôle n'avait pas le droit de rendre publiques les conclusions de sa session avant leur approbation par le Comité. Le secrétariat a pour sa part affirmé que la publication de ces conclusions était parfaitement en accord avec le Règlement intérieur de la TIRExB.

17. La Présidente de la TIRExB a également informé le Comité des nouveaux développements intervenus depuis la cinquante-quatrième session (extraordinaire) de la Commission (27 août 2013), auxquels elle avait prêté attention à sa cinquante-cinquième session (du 30 septembre au 1^{er} octobre 2013). Premièrement, le SFD avait introduit la mesure envisagée dans différentes régions de la Fédération de Russie: la Sibérie, l'Extrême-Orient et l'Oural. Deuxièmement, il avait annoncé l'abrogation de l'accord entre le SFD et l'ASMAP au 1^{er} décembre 2013. Tandis que la TIRExB réaffirmait sa position prise à la cinquante-quatrième session concernant l'introduction de cette nouvelle mesure, ses membres, à l'exception du membre de la Fédération de Russie, se sont dits préoccupés par la situation que risquait d'entraîner la dénonciation de l'accord. Tout en reconnaissant pleinement le droit des autorités nationales compétentes de mettre fin à l'accord, ils ont estimé que les pays devaient également avoir à l'esprit qu'il leur incombait de trouver une association en mesure de délivrer des carnets TIR et de jouer le rôle de garant, dans l'intérêt des transporteurs nationaux et internationaux appliquant le régime TIR.

18. Dans sa déclaration, la représentante du SFD a souligné que la Fédération de Russie était le principal utilisateur de la Convention TIR, qu'elle considérait comme un outil important pour la facilitation du commerce à l'intérieur de la région Europe. La Fédération de Russie n'envisageait donc pas de se retirer de la Convention. Toutefois, le SFD et la chaîne de garantie TIR divergeaient sur leur appréciation des principes et des procédures de compensation des pertes de revenus occasionnées par les opérations TIR non apurées. Certaines demandes de paiement étaient toujours en souffrance ou n'avaient été réglées que de manière incomplète par l'ASMAP. Selon l'intervenante, cette situation faisait qu'il fallait d'urgence modifier certaines dispositions de la Convention TIR, et en particulier son article 11. Pour la Fédération de Russie, le problème le plus important était de réduire au minimum les risques financiers pour le budget de l'État. Dans ce contexte, le SFD soumettrait prochainement des propositions concrètes visant à clarifier et améliorer ces dispositions, de manière à assurer le bon fonctionnement du régime TIR dans son intégralité, à savoir la fluidité des mouvements de marchandises et, en parallèle, la garantie du paiement intégral et en temps opportun des redevances et des taxes dues. Si le SFD avait décidé de mettre fin, au 1^{er} décembre 2013, à l'accord existant avec l'ASMAP, c'est parce que celle-ci ne remplissait pas correctement ses fonctions. Le SFD entendait collaborer avec l'IRU et le monde des affaires pour sélectionner rapidement une nouvelle association garante et lui conférer l'habilitation, afin d'éviter toute rupture dans l'application de la Convention. La représentante du SFD a en outre informé le Comité de l'existence de solutions de remplacement pour le transit douanier en Fédération de Russie et dans l'Union douanière.

19. En réponse à la question de savoir pourquoi le SFD et l'ASMAP se référaient à des chiffres différents concernant les dettes douanières en souffrance, la représentante du SFD a expliqué qu'il existait de nombreux cas de dettes non apurées en 2002-2003. Le SFD avait intenté une action en justice contre l'ASMAP, mais avait perdu tous ses procès pour raisons de procédure. Il ne pouvait donc s'appuyer sur aucune décision de justice pour se faire payer par l'ASMAP. Pourtant, toutes les dettes douanières en souffrance restaient dues, puisque le SFD n'était pas en mesure d'en obtenir le règlement par les sociétés étrangères de transport, qui étaient les personnes morales directement redevables. Selon la représentante du SFD, cette situation montrait que les dispositions de la Convention TIR étaient inadéquates et devaient être revues. En particulier, elle estimait que le paragraphe 2 de l'article 11 (précédemment le paragraphe 7 de l'article 8) faisait porter un fardeau injustifié aux autorités douanières, qui se trouvaient ainsi tenues d'exiger le paiement des personnes directement redevables avant d'avoir pu déposer réclamation auprès de l'association nationale garante.

20. La représentante du SFD a en outre précisé les raisons pour lesquelles il n'acceptait déjà plus les carnets TIR dans plusieurs régions de la Fédération de Russie (Sibérie, Extrême-Orient et Oural) et a confirmé que cette mesure avait été élargie à la région de la Volga à compter du 3 octobre 2013. Le SFD avait décidé d'interdire étape par étape l'usage des carnets TIR afin de laisser aux transporteurs le temps de s'adapter aux nouvelles conditions et aussi d'utiliser les carnets TIR pouvant rester en leur possession. Cet abandon progressif de la procédure TIR avait commencé dans les régions où les carnets TIR étaient relativement peu utilisés.

21. Le Comité, à l'exception de la délégation de la Fédération de Russie, a estimé que les mesures prises par le SFD violaient la Convention TIR et étaient contraires aux engagements pris par la Fédération de Russie au titre de cet instrument.

22. Le représentant de l'ASMAP a exprimé l'avis que la reconnaissance officielle des créances douteuses selon la procédure prévue par la législation nationale pourrait être l'une des solutions à ce problème des demandes de paiement en souffrance en Fédération de Russie. Il a en outre fait savoir que l'ASMAP était prête à revoir son accord de garantie de manière à le rendre plus favorable pour le SFD, pour autant que le nouvel accord respecte les dispositions de la Convention TIR. À ce propos, l'IRU a fait savoir que des contre-propositions avaient déjà été envoyées au SFD.

23. Le Président du WP.30 a informé le Comité des réflexions menées par le Groupe de travail sur cette question (ECE/TRANS/WP.30/270, par. 19 à 29). La majorité des délégations avaient appelé au retrait des mesures prises par le SFD, tout en soulignant l'effet négatif de cette crise du TIR sur le transport et le commerce en Fédération de Russie et en appelant l'ensemble des parties prenantes de ce pays et l'IRU à trouver des solutions pouvant assurer l'application ininterrompue du régime TIR en Fédération de Russie. Plusieurs délégations ont offert leurs bons offices pour la recherche d'une solution.

24. La délégation de l'UE a fait part de ses inquiétudes à propos des effets économiques déjà constatés par plusieurs opérateurs de l'UE. Elle a elle aussi estimé que cette situation était une violation manifeste de la Convention TIR et a fait savoir que l'UE continuerait d'analyser les dispositions en matière de transit stipulées dans l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT), de même que celles de l'OMC. Elle a appelé l'ensemble des parties prenantes intéressées à faire preuve de souplesse et de bonne volonté pour trouver une solution à la situation actuelle, dans l'intérêt de toutes les Parties contractantes.

25. Le Président du Comité des transports intérieurs a souligné que la crise du TIR risquait d'affecter non seulement les transports, mais aussi les échanges commerciaux. Il a remercié la TIRExB et le WP.30 de s'être impliqués à ce propos et d'avoir appelé les décideurs concernés à résoudre ces problèmes dans les meilleurs délais possibles afin d'éviter la perturbation des transports dès le 1^{er} décembre 2013.

26. Sous ce même point de l'ordre du jour, le représentant du Kazakhstan s'est également dit préoccupé par le fait que 30 entreprises de transport de son pays avaient récemment été exclues par le SFD de la procédure TIR en Fédération de Russie, en application de l'article 38 de la Convention. Même si tous les documents nécessaires avaient été mis en possession du SFD, le Kazakhstan était toujours en attente d'une révision de cette décision. En réponse, la représentante du SFD a confirmé la réception desdits documents, en ajoutant que les opérateurs kazakhs exclus seraient informés en temps opportun des décisions du SFD à cet égard. En tout état de cause, les opérateurs concernés avaient toujours la possibilité de déposer un recours contre toute décision jugée par eux incorrecte.

2. Programme de travail de la Commission de contrôle TIR pour 2013-2014

Document: ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2013/7.

27. Le Comité a approuvé le programme de travail de la TIRExB pour 2013-2014 (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2013/7) et a noté les points ci-après: 1) une proposition visant à étudier les accords nationaux entre les autorités compétentes et les associations garantes; et 2) une demande d'éclaircissements de la TIRExB portant sur ce qui relève de sa compétence en matière de surveillance des prix des carnets TIR, y compris le droit de porter publiquement les données correspondantes à la connaissance du Comité (voir le paragraphe 10 ci-dessus). Le Comité, après avoir invité les délégations à étudier ces deux questions, a décidé de les réexaminer à sa prochaine session.

3. Banque de données internationale TIR et outils électroniques du secrétariat TIR

28. Le Comité a pris note du fait que 26 Parties contractantes transmettaient d'ores et déjà les données de leurs titulaires de carnets TIR à la Banque de données internationale TIR (ITDB) par le biais du site Web ITDB online+ et que, depuis le lancement de cet outil en mars 2012, plus de 10 % des données concernant les titulaires de carnets TIR dans l'ITDB avaient été corrigées soit directement par les autorités douanières soit en collaboration avec les associations nationales. Le Comité en a donc conclu que le site Web online+ de l'ITDB contribuait efficacement à la transmission électronique de données à la TIRExB et au secrétariat TIR, de même qu'à la diffusion des contenus de l'ITDB, sachant que l'on compte plus de 1 500 utilisateurs enregistrés. Le Comité a en outre rappelé que les

utilisateurs des régimes douaniers visitant le site Web de l'ITDB avaient également accès au site Web du Registre des dispositifs de scellement douanier et des timbres douaniers de la CEE. Enfin, le Comité a été informé du succès des essais d'intégration de l'ITDB au système NCTS/TIR des autorités douanières finlandaises, qui permet d'interroger automatiquement le service Web sécurisé du secrétariat TIR pour connaître le statut des titulaires de carnets TIR.

4. Ateliers et séminaires TIR nationaux et régionaux

Document: ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2013/8.

29. Le Comité a été informé des actes du séminaire TIR sur la construction de véhicules sécurisés du point de vue douanier (18-19 juin 2013, Helsinki), organisé par le service des douanes de Finlande en coopération avec la TIRExB et la Commission européenne (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2013/8). Le secrétariat a appelé l'attention du Comité sur un certain nombre de questions soulevées par les participants au séminaire (par. 69 du document ci-dessus) et qui sont restées en suspens. L'IRU a également informé le Comité du vif intérêt de la Chine pour l'adhésion à la Convention TIR et de la possibilité d'organiser des ateliers dans ce pays dans un proche avenir.

B. Administration de la Commission de contrôle TIR et du secrétariat TIR

1. Rapport sur l'état des comptes pour l'exercice 2012

Documents: ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2013/9, ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2013/10; document informel n° 7 (2013).

30. Le Comité a approuvé le rapport sur les comptes de clôture de l'exercice 2012 (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2013/9) et a pris note des états financiers provisoires pour 2013 (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2013/10).

2. Mode de financement du fonctionnement de la Commission de contrôle TIR et du secrétariat TIR

Document: ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2013/11.

31. Le Comité a été informé du transfert par l'IRU, avant le 15 mars 2013, d'un excédent de 147 971 francs suisses (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/113, par. 17) sur le compte bancaire désigné de la CEE. Ce montant apparaîtra dans les comptes de l'exercice budgétaire de 2014.

32. Le Comité a examiné le projet de budget et le plan des dépenses pour le fonctionnement de la TIRExB et du secrétariat TIR en 2014 (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2013/11). Le plan des dépenses proposé pour 2014 (estimé à 1 589 910 dollars É.-U., y compris les frais d'appui au programme) équivaut au budget et au plan des dépenses approuvés pour 2013.

33. Après avoir rappelé la procédure de prélèvement et de transfert du montant par carnet TIR aux fins du financement du fonctionnement de la Commission de contrôle TIR du secrétariat TIR (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/89, par. 38 et annexe 2), le Comité a approuvé le budget et le plan des dépenses pour le fonctionnement de la TIRExB et du secrétariat TIR pour l'année 2014, ainsi que le montant net à transférer par l'IRU au Fonds d'affectation spéciale TIR, comme indiqué dans le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2013/11.

34. Le Comité a noté que l'IRU prévoyait de distribuer 1,9 million de carnets TIR en 2014 (document informel n° 7 (2013)). Sur la base de ces prévisions et des calculs du secrétariat, le Comité a approuvé le montant de 0,46 dollar des États-Unis par carnet TIR, soit le montant requis pour couvrir le financement supplémentaire de 878 534 dollars É.-U.,

devant assurer le fonctionnement de la TIRExB et du secrétariat TIR en 2014. Ce montant sera converti en francs suisses après transfert du montant net sur le compte bancaire désigné de la CEE, en fonction du taux de change entre le dollar des États-Unis et le franc suisse en vigueur au jour du transfert.

C. Propositions visant à modifier la composition de la Commission de contrôle TIR, la représentation au sein de cet organe et les modalités d'élection de ses membres

Documents: ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2013/2; ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2012/11/Rev.2.

35. La délégation de la République islamique d'Iran a réintroduit sa proposition, reflétée dans le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2013/2, visant à modifier le nombre de membres et la représentation géographique de la TIRExB. Plusieurs délégations ont soulevé des questions et exprimé des réserves quant à la nécessité de telles modifications. En réponse, la délégation iranienne a fourni des explications selon lesquelles ses propositions seraient sans incidences financières. Le secrétariat a proposé de limiter le nombre de mandats successifs des membres de la TIRExB à deux au maximum, de manière à permettre un roulement relatif des membres. Le Comité n'est cependant pas parvenu à une décision sur ce point et a décidé de le réexaminer à l'occasion de sessions futures.

36. Le secrétariat a introduit le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2012/11/Rev.2, résumant les débats qui avaient eu lieu jusque-là à propos de l'élection d'un remplaçant au sein de la TIRExB, ainsi que des qualifications professionnelles requises d'un candidat pour être élu ou nommé par son gouvernement. Le document proposait également deux nouvelles notes explicatives pour l'article 9 de l'annexe 8 de la Convention TIR et l'inclusion du texte des notes explicatives proposées dans le Règlement intérieur de la TIRExB, par souci d'uniformiser les règles applicables.

37. La délégation de la République islamique d'Iran s'est demandé quel organe – pour autant qu'il y en eût – serait compétent pour évaluer les qualifications professionnelles des candidats et/ou des membres de la TIRExB. Le Comité a exprimé l'avis selon lequel il appartenait de manière générale au gouvernement désireux de présenter un candidat de procéder à cette évaluation, ou à l'AC.2, lequel pouvait se prononcer au vu des compétences et des qualifications des candidats.

38. Les délégations de la Fédération de Russie, de la Suisse et de l'Ukraine ont relevé des incorrections linguistiques dans les versions française et russe du document. Bien qu'aucune autre objection majeure n'ait été soulevée quant aux propositions émises, le Comité a décidé d'en reporter l'examen à sa prochaine session et invité le secrétariat à rédiger un document révisé tenant compte des préoccupations formulées par la République islamique d'Iran et des corrections à apporter dans les versions française et russe du document.

V. Habilitation à imprimer et à délivrer des carnets TIR et à assurer l'organisation et le fonctionnement du système de garantie (point 4 de l'ordre du jour)

39. Le Comité a rappelé qu'il avait décidé d'autoriser l'IRU à centraliser les tâches d'impression et de délivrance des carnets TIR et à organiser le fonctionnement du système de garantie pour la période allant de 2014 à 2016 inclus.

VI. Habilitation à conclure un accord entre la CEE et l'IRU (point 5 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2013/3.

40. Le Comité a été informé de ce que la CEE et l'IRU entendaient procéder, suite à l'approbation du budget et du plan des dépenses pour le fonctionnement de la TIRExB et du secrétariat TIR pour l'année 2014, à la signature d'un nouvel accord avant le 1^{er} novembre 2013, sur la base du mandat donné par le Comité à sa session précédente (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/113, par. 29).

41. Sous ce point de l'ordre du jour, la délégation de l'UE a rappelé l'entrée en vigueur, le 10 octobre 2013, de la nouvelle troisième partie de l'annexe 9, énonçant les conditions et les prescriptions qui s'appliquent à l'organisation internationale habilitée, s'agissant en particulier de la communication annuelle d'états financiers consolidés, dûment examinés par des vérificateurs indépendants de réputation internationale. L'Union européenne a jugé que cette disposition constituait la première étape vers une transparence totale des aspects financiers du fonctionnement du régime TIR, devant être suivi d'audits élargis de l'organisation internationale habilitée, comme ceux actuellement examinés par le WP.30 (soit les dispositions o), p) et q)). L'Union européenne, ayant rappelé que l'IRU avait récemment été victime d'une campagne de diffamation (ECE/TRANS/WP.30/268, par. 10), a exprimé l'avis qu'une transparence totale s'imposait pour éviter de tels incidents à l'avenir.

42. En réponse, l'IRU a souligné qu'elle se conformerait pleinement à toutes les prescriptions de la nouvelle troisième partie de l'annexe 9 et qu'elle était prête à coopérer avec la CEE et les Parties contractantes pour trouver un consensus sur la formulation des dispositions relatives aux audits élargis.

VII. Révision de la Convention (point 6 de l'ordre du jour)

A. Amendements à la Convention en ce qui concerne la transmission de données à la Banque de données internationale TIR

Document: ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2013/12.

43. Après avoir rappelé ses considérations précédentes à ce sujet (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/113, par. 31) et compte tenu du document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2013/12, le Comité a provisoirement adopté la proposition d'amendement ci-après à l'annexe 6:

Annexe 6, nouvelle note explicative 0.38.2

Ajouter une nouvelle note explicative au paragraphe 2 de l'article 38, comme suit:

Note explicative au paragraphe 2

0.38.2 L'obligation légale d'informer la Commission de contrôle TIR de l'exclusion d'une personne, à titre temporaire ou définitif, du bénéfice des dispositions de la Convention peut être considérée comme remplie si l'on utilise correctement les applications électroniques mises au point à cette fin par le secrétariat TIR sous la supervision de la Commission de contrôle TIR.

44. À ce stade, le Comité a décidé de ne pas observer les deux dates prévues à l'article 60 et d'attendre d'autres propositions pour soumettre un plus vaste ensemble d'amendements, de fixer des dates limites pour le tout et de tout transmettre au dépositaire pour qu'il établisse et délivre une notification dépositaire. Entre-temps, cependant, le Comité a décidé que la procédure susmentionnée s'appliquerait à titre provisoire, en attendant l'entrée en vigueur des dispositions de la note explicative 0.38.2.

B. Amendement à la Convention en ce qui concerne le montant maximal de la garantie par carnet TIR

45. Le Comité a rappelé un certain nombre de faits nouveaux intervenus dans ce domaine et qui ont été rapportés à la réunion précédente (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/113, par. 32). Il a noté que la délégation du Kirghizistan s'était engagée à informer prochainement le Comité de sa position à cet égard. Le Comité a décidé de revenir sur ce point à sa prochaine session.

C. Propositions d'amendements à l'annexe 3

Document: ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2012/12/Rev.1.

46. Le Comité a accueilli avec satisfaction le document révisé ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2012/Rev.1 concernant un système amélioré de codage logique, devant permettre de signaler d'éventuels défauts dans le certificat d'agrément. Le Comité a noté que l'administration douanière turque avait fait parvenir au secrétariat un jeu de photos illustrant différents types de défauts et pouvant servir au système de codage. Les délégations ont été invitées à se mettre en rapport avec leurs experts techniques nationaux pour évaluer la validité et la complétude du système proposé. La délégation du Bélarus s'est posée la question de l'intérêt des codes renvoyant à «des points non précisés». Les versions russe et française du document n'étant pas encore disponibles, le Comité a décidé de reporter l'examen de cette question à sa prochaine session.

D. Adaptation des codes du Système harmonisé (SH) dans la note explicative 0.8.3 et dans l'annexe 1

Documents: ECE/TRANS/WP.30/2012/10/Rev.1 –
ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2012/17/Rev.1.

47. Le Comité a rappelé que, lors de la réunion précédente, il avait adopté à titre provisoire des propositions d'amendements aux annexes 1 et 6 et décidé de les inclure dans un ensemble plus large de propositions d'amendements devant être adressées ultérieurement au dépositaire (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/113, par. 35).

E. Phase III du processus de révision TIR – Informatisation du régime TIR

48. Le Comité a noté que la vingt-troisième session du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR se tiendrait à Bruxelles les 20 et 21 novembre 2013, à l'aimable invitation de la Commission européenne. Il a également noté qu'à titre provisoire, il était prévu que la quatrième réunion consacrée au projet pilote eTIR entre l'Italie et la Turquie se tienne en marge de la vingt-troisième session du Groupe spécial ou de la cinquante-sixième session de la TIRExB. Enfin, le Comité a pris note des progrès réalisés dans le cadre du projet du Compte de l'ONU pour le développement intitulé «Renforcer la capacité des pays en développement et des pays en transition économique à faciliter le franchissement légal des frontières, la coopération régionale et l'intégration», et surtout du fait qu'un consultant était sur le point d'être engagé pour procéder à une analyse des carences de la Géorgie et que des dispositions avaient été prises à titre provisoire en vue de la tenue de la première réunion interrégionale du Groupe d'experts le 18 décembre 2013 à Genève. Pour un complément d'information sur les questions relatives à l'informatisation du régime TIR, le Comité a été invité à se référer aux paragraphes 30 à 34 du rapport de la 135^e session du WP.30 (ECE/TRANS/WP.30/270).

VIII. Application de la Convention (point 7 de l'ordre du jour)

A. Recommandation relative à l'introduction du code SH dans le carnet TIR

Documents: ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2011/3; TRANS/WP.30/2002/15.

49. Le représentant de la Fédération de Russie a attiré l'attention sur la nécessité d'indiquer le code SH dans le carnet TIR, notamment par souci de rendre plus transparentes les relations entre les autorités compétentes et l'association nationale garante. Il a souligné que cette indication était déjà exigée pour la déclaration électronique anticipée en Fédération de Russie et dans d'autres États membres de l'Union douanière et que cela ne semblait pas poser de problème aux transporteurs. Le Comité a néanmoins maintenu sa position selon laquelle l'indication du code SH devait rester facultative, comme le prévoyait la recommandation s'y rapportant.

B. Commentaires adoptés par le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports et la Commission de contrôle TIR

50. Le Comité a noté qu'aucune nouvelle observation n'avait été adoptée par le WP.30 ou la TIRExB.

IX. Pratiques optimales (point 8 de l'ordre du jour)

Appel à des sous-traitants

Document: ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2012/13.

51. Le Comité a examiné le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2013/13, dans lequel le secrétariat donnait un aperçu des débats ayant eu lieu depuis 2005 au sein de la TIRExB et du Comité sur la question des sous-traitants. Le secrétariat a rappelé qu'en 2008, au terme de longues discussions et après une vaste enquête auprès des administrations douanières et des associations nationales, la TIRExB avait établi que bon nombre de Parties contractantes autorisaient les transporteurs à faire appel à des sous-traitants dans le contexte de la Convention actuelle, étant toutefois entendu qu'en cas d'infraction, le titulaire du carnet TIR devait être tenu responsable, souvent conjointement avec le sous-traitant. Avec l'approbation de l'IRU, diverses associations nationales appuyaient cette approche en proposant des dispositions spéciales entre les titulaires de carnets TIR intéressés et les sous-traitants, du moins quelques-uns d'entre eux. Cela étant, cependant, il existait des pays réfractaires à l'idée de la sous-traitance. À la demande de la TIRExB, le secrétariat a émis une observation visant à permettre aux pays qui en acceptent le principe de maintenir cette pratique. Cette proposition d'observation est contenue dans la troisième partie dudit document. Parallèlement, le Comité a pris note d'une proposition de remplacement concernant la manière d'aborder la question de la sous-traitance, soumise par la République du Bélarus et contenue dans la quatrième partie du même document. Tandis qu'une majorité de pays se sont déclarés en faveur de l'observation du secrétariat, arguant du fait que la proposition du Bélarus signifierait la fin de la pratique actuelle, diverses délégations se sont dites mal à l'aise avec le concept de sous-traitance dans le cadre de la Convention TIR en général et de la responsabilité des titulaires de carnets TIR en particulier, mais aussi à propos de l'application de l'article 38 si un sous-traitant venait à être impliqué. Elles ont aussi exprimé le souhait d'en savoir davantage sur le rôle de la chaîne de garantie s'agissant de la responsabilité des titulaires de carnets TIR utilisés par

des sous-traitants. La question a d'ailleurs été posée de savoir si une association nationale se porterait garante dans le cas d'un carnet TIR délivré à l'un de ses titulaires mais utilisé par un sous-traitant d'un autre pays. Par manque de temps, le Comité a décidé de poursuivre le débat sur cette question à sa prochaine session.

52. La délégation du Bélarus a indiqué que les différences essentielles entre sa proposition et celle du secrétariat tenaient à la manière d'envisager l'utilisation du carnet TIR par un sous-traitant n'ayant pas accès au régime TIR, de même qu'à l'application de l'article 38 et des autres dispositions en matière de responsabilité. De l'avis de cette délégation, accorder le droit d'utiliser les carnets TIR à un transporteur ne pouvant se réclamer du régime TIR serait contraire à l'un des piliers de la Convention, qui concerne l'accès contrôlé des transporteurs au régime TIR (deuxième partie de l'annexe 9). La même délégation a également soulevé la question de savoir si la chaîne de garantie TIR couvrirait les opérations TIR d'un sous-traitant non autorisé à bénéficier du régime TIR. Faute de temps, cette question est restée sans réponse.

X. Questions diverses (point 9 de l'ordre du jour)

A. Date de la prochaine session

53. Le Comité a décidé de tenir sa cinquante-septième session le 6 février 2014.

B. Restrictions à la distribution des documents

54. Le Comité a décidé que la distribution des documents se rapportant à la présente session se ferait sans aucune restriction.

XI. Adoption du rapport (point 10 de l'ordre du jour)

55. Conformément à l'article 7 de l'annexe 8 de la Convention TIR de 1975, le Comité a adopté le rapport de sa cinquante-cinquième session. Durant l'adoption du rapport, les délégations de langue française et russe ont déploré que le rapport ne soit pas disponible dans les trois langues officielles.
