



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

Genève, 10 et 11 février 2016

Point 4 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-quatrième session de la Commission de contrôle TIR (TIRExB)****Résumé*

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

I. Participation

1. La Commission de contrôle TIR (TIRExB) a tenu sa soixante-quatrième session le 8 juin 2015 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. Ciampi (Italie), M^{me} D. Dirlik (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^{me} K. Kasko, a participé à la session en qualité d'observateur.

* Le présent document n'a pas été revu par les services d'édition avant d'être envoyé aux services de traduction de l'Organisation des Nations Unies.



II. Adoption de l'ordre du jour

Document : Document informel TIRExB/AGE/2015/64.

4. La Commission de contrôle TIR a adopté l'ordre du jour de la session tel qu'il figure dans le document informel TIRExB/AGE/2015/64.

III. Adoption du rapport de la soixante-troisième session de la Commission de contrôle TIR

Document : Document informel TIRExB/REP/2014/63
(projet avec commentaires).

5. La Commission a adopté le projet de rapport de sa soixante-troisième session (document informel TIRExB/REP/2014/63, projet avec commentaires), sous réserve des modifications suivantes :

Page 3, paragraphe 13, troisième ligne :

Remplacer annexe 8, article 1 *par* article 8, paragraphe 1

Page 4, paragraphe 14, troisième phrase :

Remplacer la phrase actuelle *par* En effet, ainsi que M^{me} Kasko l'a précisé dans son exposé, le montant moyen des demandes de paiement formulées par les autorités douanières ne dépassait pas environ 30 000 euros, ce qui n'indiquait pas qu'une augmentation générale du montant de la garantie soit nécessaire dans tous les pays parties à la Convention TIR. Cependant, il était ressorti de l'analyse de 595 demandes de paiement adressées à des titulaires de carnets TIR concernant des carnets émis entre 2008 et 2014 etc.

Page 4, paragraphe 14, dernière phrase :

Remplacer la phrase actuelle *par* L'analyse des données du système de déclaration électronique préalable TIR envoyées aux autorités douanières du Bélarus (un des principaux utilisateurs de ce système) pendant les deux premiers mois de 2015 avait fait apparaître des tendances similaires, à savoir que le montant moyen des droits et taxes par carnet TIR s'élevait à environ 30 000 euros et que la limite de garantie de 60 000 euros n'avait été dépassée que dans 10 % des cas.

Page 4, paragraphe 16 :

Remplacer le paragraphe actuel *par* Dans une première réponse, M^{me} Kasko (IRU) a expliqué que le calcul du prix des carnets TIR pour différents niveaux de garantie était complexe car il dépendait de plusieurs paramètres tels que le volume des opérations et le degré d'utilisation des divers niveaux de garantie. En outre, étant donné la situation actuelle du système TIR, notamment dans la Fédération de Russie, qui avait affecté soudainement les volumes mondiaux, ainsi que les récentes fluctuations des taux de change dans divers pays, les partenaires financiers du système TIR avaient besoin de plus de temps pour fournir des estimations. M^{me} Kasko a toutefois promis d'apporter quelques chiffres préliminaires dans un délai d'un mois. Par ailleurs, suite à une demande de la Commission de contrôle, elle a promis de fournir la ventilation du prix des carnets TIR. En réponse à une question de la Commission sur le coût du niveau de garantie de 100 000 euros proposé dans la formule TIR+, elle a rappelé que le projet TIR+ avait initialement été lancé à titre expérimental pour un seul pays, le Kazakhstan, à la demande des autorités douanières. La mise en œuvre du projet TIR+ avait nécessité des efforts et des investissements considérables de la part de l'IRU, en particulier en matière d'informatique. Le prix fixé par l'IRU pour ce projet

expérimental était de 70 francs suisses. Cependant, ce chiffre ne pouvait pas être repris sans précautions dans le cadre d'une évaluation au niveau mondial de carnets TIR à 20 000, 60 000, 100 000 et 200 000 euros, en raison de la nature très limitée de ce projet TIR+ où seuls des opérateurs kazakhs au Kazakhstan, ne traitant que de faibles volumes (moins de 1 000 opérations en deux ans), pouvaient obtenir le volet supplémentaire portant la garantie à 100 000 euros. Enfin, M^{me} Kasko a confirmé que, comme l'avait demandé la Commission de contrôle, l'IRU activerait son analyse en coopération avec ses partenaires financiers et présenterait dès que possible une évaluation des conséquences et des coûts liés à une couverture de garantie des carnets TIR s'élevant à 20 000, 60 000, 100 000 et 200 000 euros.

Page 5, paragraphe 17, septième et huitième lignes :

Remplacer Bien que peut-être pas conforme aux dispositions de la Convention, *par* et que

Page 5, paragraphe 18, sixième ligne :

Après garantie *insérer* exigée

Page 5, paragraphe 19, deuxième ligne :

Après facilité maximale *insérer* pour les administrations douanières

Page 6, paragraphe 21 :

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

Page 6, paragraphe 22, deuxième ligne :

Après enquête, *insérer* qui comprenait une partie consacrée au montant de la garantie,

Page 6, paragraphe 23, cinquième ligne, option 1) :

Remplacer montant maximal de la garantie *par* montant maximal de la garantie valable sur son territoire

Page 6, paragraphe 23, avant-dernière ligne :

Après maximum *insérer* recommandé

Page 7, paragraphe 24, dernière ligne :

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

Renommer les paragraphes suivants.

Insérer une nouvelle phrase *ainsi conçue* La Commission de contrôle a pris note qu'il avait demandé au Service fédéral des douanes de publier prochainement une liste mise à jour conformément aux dispositions de l'article 45.

Page 10, actuel paragraphe 38, dernière phrase :

Avant le défaut *insérer* Selon certains membres de la Commission,

Page 10, actuel paragraphe 38, dernière phrase :

Ajouter une nouvelle phrase *ainsi conçue* La Commission a également pris note du fait que la procédure judiciaire était toujours en cours en Turquie.

Page 10, actuel paragraphe 39, quatrième ligne :

Remplacer encouragés *par* invités

IV. Application de dispositions spécifiques de la Convention TIR

Examen de propositions d'amendements

6. La Commission a poursuivi son examen des diverses options identifiées lors de la session précédente pour assouplir davantage la Convention TIR en se fondant sur le document informel n° 17 (2015) de l'IRU et sur le document informel n° 11 (2015) du secrétariat.

7. La Commission de contrôle TIR a pris note du document informel n° 17 (2015) dans lequel l'IRU a présenté son analyse préliminaire de l'introduction de différents niveaux de garantie. Leur incidence possible sur les primes d'assurance (payées par l'IRU à la compagnie AXA Assurances SA pour fournir une couverture de garantie) pourrait être de l'ordre de -10/-5 % dans le cas de carnets TIR dont la limite est de 20 000 euros, de 0/+5 % pour ceux dont la limite est de 60 000 euros, de +20/+25 % pour ceux dont la limite est de 100 000 euros et jusqu'à une augmentation potentielle de +35/+40 % dans le cas des carnets TIR de 200 000 euros, selon le nombre de carnets utilisés par niveau de garantie et de volets par carnet TIR (4, 6, 14 ou 20), ce qui peut représenter au total une vingtaine de scénarios différents. De l'avis de l'IRU, une telle complexité accroîtrait sa propre charge de travail ainsi que celle de ses associations membres et se traduirait donc sans aucun doute par une hausse des coûts d'exploitation pouvant atteindre près de +15 % pour ce qui est du prix de distribution des carnets TIR facturé par l'IRU. En outre, l'introduction d'un système de garantie flexible exigerait un certain nombre d'ajustements juridiques et financiers, notamment sous la forme de modifications des accords de garantie nationaux, tout en créant de nombreux problèmes aux détenteurs de carnets TIR et aux autorités douanières lorsqu'il s'agira de déterminer quel carnet TIR il faut utiliser pour un transport TIR donné. En conclusion, à la lumière de l'évaluation qui précède, l'IRU considère que l'introduction de niveaux de garantie souples reviendrait à compliquer le système sans que les secteurs public et privé en tirent un réel avantage. Forte de l'expérience acquise avec son projet pilote de volets TIR+, l'IRU a déclaré qu'une augmentation globale du niveau de garantie, le portant par exemple à 100 000 euros, semblait constituer une solution appropriée pour préserver le régime TIR dans un avenir proche.

8. La Commission de contrôle TIR a ensuite examiné le document informel n° 11 (2015) du secrétariat, qui donnait un aperçu des discussions antérieures ayant porté au sein de la Commission sur le niveau de garantie TIR jusqu'aux dernières considérations formulées lors de la session précédente. De plus, en réponse à une demande de la Commission, ce document contenait un tableau consolidé des avantages

et des inconvénients des scénarios identifiés comme étant susceptibles d'introduire davantage de souplesse dans le système de garantie TIR.

9. La Commission de contrôle TIR a remercié l'IRU de cette évaluation complète mais lui a réitéré sa demande de procéder à la ventilation des prix des carnets TIR, ce que l'IRU a confirmé qu'elle ferait.

10. La Commission de contrôle TIR a examiné de manière approfondie le document informel n° 11 (2015) et en particulier les diverses options, ce qui a entraîné les observations suivantes :

- M. Amelyanovich (Fédération de Russie) a indiqué que le fait de disposer d'une garantie illimitée permettrait de réduire considérablement les coûts du transport en accélérant le passage des frontières, malgré l'augmentation du prix des carnets TIR; il a estimé qu'il serait extrêmement difficile d'administrer la combinaison d'une garantie illimitée pour certains pays et de niveaux de garantie variables ou fixes dans d'autres pays. Il a donc continué à défendre l'option de la garantie illimitée;
- De l'avis de M. Somka (Ukraine), des garanties supplémentaires (mais formulées différemment) devraient plutôt être considérées comme une solution de rechange à l'escorte. Il a donc proposé de réviser l'article 23. Plusieurs membres de la Commission de contrôle TIR ont demandé que l'option des « garanties supplémentaires » soit reformulée de manière à indiquer qu'en vertu de l'article 4 la Convention TIR n'autorise qu'une seule garantie valable au niveau international;
- M. Somka (Ukraine) estime également que le terme « illimitée » n'est pas correct, car la garantie est un instrument financier lié à la couverture par l'assurance. Il est impossible de calculer la prime correspondant à une couverture d'assurance illimitée. Dans ce contexte le secrétariat a fait remarquer qu'un maximum recommandé très élevé équivalait en pratique à une garantie de couverture illimitée;
- M^{me} Dirlik (Turquie) a été d'avis que les carnets TIR offrant une garantie illimitée pourraient devenir trop chers pour que les petites et moyennes entreprises continuent à effectuer des transports TIR. En outre, un système de transit aussi coûteux serait incompatible avec le concept général du système TIR qui en fait un régime de transit global;
- M^{me} Jelínková (Commission européenne) a mis l'accent sur le problème général du calcul et de la vérification au cas où l'on se baserait sur le montant réel des taxes et droits de douane pour fixer le niveau de la garantie dans la Convention TIR. À son avis, d'autres éléments de la Convention tels que l'utilisation de véhicules agréés, l'application des scellements douaniers et le choix des transporteurs perdraient leur pertinence si la couverture de garantie était illimitée. Elle s'est en outre demandé s'il ne serait pas plus approprié de procéder à une révision générale des critères de sélection des opérateurs plutôt que d'élever le niveau de la garantie. Elle considérait en outre que l'introduction d'une garantie illimitée combinée à une hausse considérable du prix des carnets TIR risquait de faire perdre au système TIR sa compétitivité par rapport à d'autres régimes de transit. Le secrétariat a rappelé à ce propos qu'il avait souvent été dit et toujours admis par le passé que la garantie de la Convention TIR devait être considérée comme une garantie forfaitaire. De l'avis de M. Amelyanovich (Fédération de Russie), la question de savoir si l'introduction ou pas d'une couverture de garantie totale modifierait les principes de la Convention TIR n'était pas pertinente puisque la Convention TIR ne traite pas seulement de questions financières mais aussi de sécurité douanière;

- M. Fedorov (Biélarus) a évoqué l'existence de « transporteurs douaniers » dans de nombreux pays tels que le Biélarus, la Fédération de Russie et le Kazakhstan, où certains transporteurs remplissant des critères stricts avaient obtenu l'autorisation de transporter des marchandises de grande valeur sans devoir déposer de garantie. M. Somka (Ukraine) a mis la Commission en garde, considérant que les transporteurs douaniers sont des institutions nationales alors que les transports TIR sont, par nature, internationaux;
- M. Amelyanovich (Fédération de Russie) a souligné une nouvelle fois les complications qu'impliquent pour les autorités douanières la mise sur pied d'escortes conformément à l'article 23, eu égard en particulier aux ressources nécessaires et parfois aux grandes distances à parcourir par les agents d'escorte;
- M. Somka (Ukraine) a rappelé à la Commission qu'il n'y a que peu de cas dans lesquels le montant des taxes et droits de douane dépassent 60 000 euros (moins de 2 %). À son avis, l'introduction généralisée de la garantie illimitée pour tous les transports TIR ne servirait que ces 2 % d'entre eux, tout en constituant un lourde charge pour tous les autres ainsi que pour les douanes et l'ensemble du secteur du transport;
- M. Andrieu (France) a noté que le scénario n° 1 qui figure dans le document informel n° 11 (2015) n'inclut pas la proposition russe que chaque pays puisse décider de ne pas fixer un montant maximum de garantie. Il a estimé que cette possibilité pourrait engendrer des problèmes pratiques d'application de la Convention au cas où le régime TIR serait appliqué à la fois par des pays où une certaine limite est fixée à la garantie et par d'autres où la garantie est illimitée. Rappelant que la Convention TIR devait rester un outil de facilitation du commerce international licite, il s'est dit d'accord avec les déclarations précédentes selon lesquelles l'introduction d'une garantie illimitée dans la Convention TIR menacerait le fonctionnement d'autres éléments constitutifs du régime TIR;
- M. Milošević (Serbie) a estimé que l'option retenue devrait dans tous les cas maintenir un équilibre entre coûts et facilitation. Dès lors, l'introduction d'une garantie de couverture illimitée ne semblait pas être une option réaliste.

11. En conclusion, la Commission a prié le secrétariat :

- a) De modifier le texte du document informel n° 11 (2015) à la lumière des constatations faites lors de la présente session, en particulier s'agissant des avantages et des inconvénients de chaque option;
- b) De peaufiner la description de l'option 1) et de modifier la formulation de l'option 5);
- c) D'inclure des références aux enquêtes de la Commission de contrôle sur les demandes de paiement en soulignant notamment que de grands pays parmi ceux qui préconisent de modifier le niveau de la garantie n'ont pas participé à la dernière enquête;
- d) De tenir compte du fait qu'il vaut mieux trouver des solutions pour assurer la collecte de tous les taxes et droits de douane qu'imposer une garantie illimitée;
- e) De faire circuler le projet parmi les membres et observateur de la TIRExB pour qu'ils communiquent leurs observations avant le 25 juin 2015, ainsi que de solliciter les premières réactions de la Commission pas plus tard que le 15 juillet 2015.

V. Informatisation de la procédure TIR

A. État d'avancement du projet eTIR

12. La Commission a pris note que peu de développements étaient intervenus concernant le projet eTIR depuis la session précédente, dans l'attente de l'approbation du modèle de référence eTIR par le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30). Toutefois, en mai 2015, à la demande du secrétariat, l'équipe de projet chargée du Modèle de données de l'Organisation mondiale des douanes (OMD-DMPT) a approuvé de modifier ce Modèle pour permettre que les informations concernant le certificat d'agrément d'un véhicule puissent figurer dans la déclaration eTIR. La Commission a aussi noté que la prochaine réunion du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1) serait convoquée vers la fin de 2015 dans la foulée de l'examen par le WP.30 de la version 4.1 du Modèle de référence eTIR et à la suite de consultations avec les points de contact eTIR.

13. S'agissant du projet eTIR (projet pilote commun CEE/IRU), la Commission a noté que la CEE et l'IRU avaient signé le 24 mars 2015 un mémorandum d'accord¹ visant principalement à formaliser le transfert des fonds destinés à couvrir les dépenses associées à l'engagement d'un spécialiste des technologies de l'information et à l'achat d'infrastructures dans le cadre du projet pilote. Contrairement à ce qui avait été dit précédemment, les fonds ont été placés sur un fonds d'affectation spéciale distinct réservé aux activités du projet pilote. Comme il est indiqué dans le mémorandum d'accord, le montant total transféré s'élève à 290 000 dollars des États-Unis d'Amérique. La signature du descriptif du projet pilote par les six parties qui y participent devait avoir lieu dans le courant de l'été 2015. Toutes les parties avaient déjà bien avancé sur le plan du travail technique, ce qui devait permettre au premier projet pilote eTIR d'être mise en œuvre en été 2015.

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

14. La Commission a accueilli favorablement le document informel n° 34/Rev.3 (2014), qui inclut désormais les commentaires du Comité de gestion de la Convention douanière de 1972 relative aux conteneurs, ainsi qu'une liste comparative des Parties contractantes aux deux conventions. Ayant noté qu'il était beaucoup plus facile d'inclure le certificat d'agrément pour les conteneurs dans la base de données centrale que de créer une base de données contenant tous les conteneurs agréés, la Commission a confirmé le mandat donné au secrétariat de poursuivre le travail technique préliminaire en vue de la création de la base de données tout en gardant ouverte la possibilité d'y inclure les certificats d'agrément pour conteneurs. De plus, la Commission a estimé qu'il semblait prématuré, à ce stade et dans l'attente d'un complément d'évaluation, d'inviter des représentants du Bureau International des Conteneurs et du Transport Intermodal (BIC) et du World Shipping Council (WSC) à faire part de leurs avis d'experts. Enfin, notant qu'actuellement la plaque d'agrément TIR et celle de la Convention internationale de l'OMI sur la sécurité des conteneurs (CSC) sont souvent combinées, la Commission a demandé au secrétariat d'établir pour la prochaine session un document précisant s'il convient de modifier la partie II de l'annexe 7 de la Convention TIR.

¹ www.unece.org/fileadmin/DAM/MOU/60_MoU_between_UNECE_and_IRU_International_Road_Transport_Union__24-03-2015.pdf.

VI. Adaptation de la procédure TIR aux exigences actuelles en matière de commerce, de logistique et de transport

Mise en œuvre des aspects intermodaux de la procédure TIR

15. La Commission de contrôle a remercié l'IRU d'avoir rédigé le document informel n° 12 (2015). Compte tenu de son ordre du jour chargé, elle a décidé de reprendre l'examen de ce document à sa prochaine session. Sur proposition du secrétariat, la Commission a accepté que le secrétaire du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) ainsi que le représentant de l'IRU soient invités à participer aux discussions sur cette question afin d'élargir le cercle des experts impliqués.

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

16. M. Amelyanovich (Fédération de Russie) a indiqué à la Commission ne pas disposer d'informations nouvelles sur ce point à part le fait que la procédure d'appel d'offres avait été suspendue par le Gouvernement de la Fédération de Russie pour non-conformité aux règles et procédures applicables.

17. M^{me} Kasko (IRU) a informé la Commission que les membres du Conseil intergouvernemental eurasiatique avaient signé le 29 mai l'ordonnance n° 12 qui disposait notamment que les États membres de l'Union économique eurasiatique devaient assurer l'application ininterrompue de la Convention TIR sur le territoire de l'Union, et que cette ordonnance devait entrer en vigueur dix jours² après sa date officielle de publication. M. Amelyanovich (Fédération de Russie) a confirmé l'existence de l'ordonnance n° 12, ajoutant qu'elle demandait aussi aux États membres de coopérer étroitement afin de promouvoir les propositions faites par la Fédération de Russie visant à modifier la Convention TIR.

VIII. Problèmes rencontrés par le Gouvernement de la Turquie

18. La Commission a examiné le document informel n° 10 (2015) présenté par le Gouvernement turc par lequel il demandait des éclaircissements sur les dispositions de l'article 11 de la Convention TIR. La Turquie avait notamment posé les trois questions suivantes :

a) Que se passe-t-il au cas où le titulaire du carnet TIR ne reçoit pas (pour quelque raison que ce soit) la notification de non-apurement?

b) Dans quelle(s) langue(s) doit-on aviser les détenteurs étrangers de carnets TIR?

c) Quelle méthode de notification doit-on utiliser pour aviser les détenteurs étrangers de carnets TIR?

19. M. Fedorov (Biélorus) a répondu en réponse à la deuxième question que l'on pouvait utiliser soit la langue du pays qui envoie la notification soit l'une des trois langues officielles de la Convention. S'agissant de la troisième question, il a noté que

² L'ordonnance est entrée en vigueur le 13 juin 2015.

la question de la méthode ne semblait pas très pertinente dans le cas où l'adresse du destinataire était inconnue ou erronée.

20. M. Amelyanovich (Fédération de Russie) a estimé que la responsabilité d'assurer l'exactitude de l'adresse communiquée incombait à la chaîne internationale de garantie. Pour ce qui est de la deuxième question, c'est la langue officielle des autorités émettrices qui doit être utilisée; quant à la troisième question, toute forme écrite peut convenir.

21. De l'avis de M. Somka (Ukraine), toute langue officielle de la Convention peut être utilisée. Il a réclamé une refonte de la base de données internationale TIR, en étroite collaboration avec les associations nationales.

22. M^{me} Gajda (Pologne) a expliqué que dans son pays les opérateurs TIR étrangers étaient notifiés par une lettre recommandée en polonais accompagnée d'une note d'information en anglais. En vertu des dispositions de la législation nationale la lettre est considérée après un certain temps comme étant bien parvenue, que le destinataire l'ait ou non reçue des services postaux. Elle a enfin attiré l'attention sur le paragraphe 1 de l'article 11 qui stipule que l'obligation de notification au titulaire du carnet TIR pouvait être remplie par lettre recommandée, ce qui fait que la question de l'avis de réception de la notification ne se pose pas. M^{me} Jelínková (Commission européenne) a confirmé qu'une procédure similaire était appliquée dans son pays natal, la République tchèque.

23. En conclusion, la Commission a rappelé aux Parties contractantes à la Convention TIR qu'elles avaient la responsabilité d'assurer l'exactitude des données figurant dans la Banque de données internationale TIR et de les tenir régulièrement à jour.

IX. Problèmes rencontrés par le Gouvernement de l'Ukraine

24. M. Somka (Ukraine) a présenté le document informel 14 (2015) concernant les problèmes liés à l'application de l'article 45 de la Convention TIR, c'est-à-dire l'absence de points de franchissement de la frontière entre l'Ukraine et la Fédération de Russie qui acceptent les carnets TIR. En dépit de plusieurs demandes officielles d'éclaircissement par les canaux diplomatiques aucune réponse n'a été reçue. M. Amelyanovich (Fédération de Russie) a répondu qu'à la suite des mesures appliquées par l'Administration fiscale ukrainienne contre les détenteurs russes de carnets TIR, les points de passage avec l'Ukraine avaient été fermés pour toutes les marchandises. Une liste de tous les postes frontières ouverts était en préparation et serait communiquée aux parties intéressées et affichée sur le site Web du Service fédéral des douanes de la Fédération de Russie.

X. Problèmes signalés par des compagnies de transport de la République de Moldova

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

26. M. Somka (Ukraine) a informé la Commission que l'adoption de la nouvelle loi par le Parlement ukrainien était toujours en attente et que l'affaire ne pouvait donc pas être considérée comme réglée. La Commission a convenu que le secrétariat enverrait une lettre à l'AITA pour l'informer de la situation.

XI. Fonctionnement du système de garantie internationale

Enquête sur les demandes de paiement

27. La Commission a examiné et approuvé l'enquête sur les demandes de paiement et sur le niveau de garantie pour la période 2011-2014, contenue dans le document informel n° 15 (2015) et demandé au secrétariat de préparer une version électronique bilingue du questionnaire (en anglais et en russe) et de la distribuer aux autorités compétentes. La date limite de réponse a été fixée au 30 novembre 2015. La Commission a réaffirmé qu'il était important que toutes les Parties contractantes répondent à l'enquête en temps voulu.

28. La Commission a également pris note de ce que l'Ukraine avait répondu en mai 2015 à l'enquête précédente (2009-2012).

XII. Prix des carnets TIR

29. À la suite de l'obligation faite aux associations nationales de communiquer à la Commission de contrôle TIR, au plus tard le 1^{er} mars de chaque année, le prix de tous les types de carnet TIR qu'elles délivrent [annexe 9, partie I, art. 3 vi)], la Commission a examiné les données préliminaires reçues au 4 juin 2015, telles qu'elles sont contenues dans le document informel n° 16 (2015). Elle a demandé à l'IRU de l'aider à contacter les associations n'ayant pas encore communiqué leurs prix en leur rappelant qu'il s'agit d'une obligation légale. Au cas où des associations n'auraient pas rempli leur obligation le 31 juillet 2015, la Commission a chargé le secrétariat d'envoyer une lettre officielle aux administrations douanières des pays concernés pour solliciter leur assistance afin de faire respecter les dispositions de la Convention.

XIII. Activités du secrétariat

A. Activités générales

30. Le secrétariat a informé la Commission qu'un séminaire régional TIR avait été organisé en mai 2015 à Douchanbé avec le soutien du Service des douanes du Gouvernement de la République du Tadjikistan et de l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE). Les exposés au programme et les conclusions de ce séminaire sont disponibles sur le site Web TIR. Le secrétariat a remercié l'administration douanière turque et l'IRU d'avoir participé activement à cet événement.

31. La Commission a pris note de ce que le secrétariat TIR, en partenariat avec l'IRU, avait fait la promotion de la Convention TIR et son informatisation lors de la conférence et exposition de l'OMD sur les technologies de l'information tenues à Freeport (Bahamas) du 6 au 8 May 2015. Le secrétariat TIR avait aussi accompagné le Secrétaire exécutif de la CEE, M. Christian Friis Bach, au Forum sur la connectivité et le développement au profit de tous organisé à l'intention des chefs des administrations douanières, qui s'est tenu à Xi'an (Chine), les 27 et 28 mai 2015 dans le cadre de la stratégie « Une Ceinture, une Route ». En tant qu'orateur invité il y avait recommandé

d'utiliser les instruments juridiques des Nations Unies, en particulier la Convention TIR, pour faciliter le transport et le commerce entre les pays situés le long de la « Ceinture » et de la « Route ». Il y avait notamment eu un entretien avec M. Yu Guangzhou (Ministre chinois chargé des douanes) et M. Sun Yibiao (Vice-Ministre), qui lui avaient confirmé que la Chine allait ratifier la Convention TIR.

32. La Commission a ensuite entendu un exposé du secrétariat sur les dernières avancées du projet visant à réunir toutes les applications de la Banque de données internationale TIR en une seule.

33. Le secrétariat a fait savoir à la Commission qu'il avait reçu les comptes de l'IRU pour 2014, tels qu'approuvés par son Assemblée générale et dûment vérifiés par son contrôleur extérieur

34. Enfin, la Commission a été informée qu'à partir du numéro XF 79 400 001, les pages de couverture des carnets TIR sont imprimées sur un nouveau type de papier d'une couleur légèrement plus pâle. L'épaisseur (150 gm²), le filigrane et la qualité du papier, ainsi que tous les autres éléments de sécurité restent inchangés, même si une légère différence pourrait être perceptible au toucher.

B. Compte de l'ONU pour le développement

35. La Commission a pris note des progrès réalisés dans le cadre du projet intitulé « Renforcer la capacité des pays en développement et des pays en transition à faciliter le franchissement légal des frontières, la coopération régionale et l'intégration » financé par le Compte de l'ONU pour le développement, en particulier de l'atelier sur les échanges de données entre douanes qui devait être organisé à Tbilissi les 22 et 23 juin 2015.

XIV. Questions diverses

36. La Commission a rappelé qu'elle avait à sa précédente session examiné le document informel n° 9 (2015) et son additif 1, contenant : 1) une lettre du Ministère bulgare des finances portant demande d'éclaircissements au sujet de l'exclusion temporaire d'un titulaire de carnet TIR bulgare du territoire turc en raison d'irrégularités survenues lors de l'exécution d'une procédure de transit commun; 2) des informations complémentaires concernant cette exclusion fournies par le secrétariat TIR; et 3) une lettre de réponse du Ministère turc des douanes et du commerce. Dans une première réaction, divers membres de la Commission de contrôle ont confirmé que les pays étaient fondés à exclure les titulaires de carnets TIR du régime TIR, même si l'infraction concernée a été commise sous un autre régime douanier, soulignant toutefois que les autorités ne devraient pas appliquer automatiquement cette sanction en toutes circonstances, mais en fonction de la gravité de l'infraction, en s'inspirant de l'exemple de bonne pratique concernant l'application de l'article 38.

37. M^{me} Dirlik a informé la Commission que le tribunal avait entre-temps suspendu l'application de la décision d'exclusion temporaire prise par les douanes turques. La suspension avait donc été levée. Toutefois, en raison de la procédure judiciaire en cours, la question n'était pas encore réglée. Elle a promis de tenir la Commission informée de la suite des événements.

38. Enfin, au titre de ce même point, le secrétariat a informé la Commission que la première réunion du Groupe d'experts des aspects juridiques de l'informatisation du régime TIR (GE.3) se tiendrait les 16 et 17 novembre 2015. Les membres de la Commission de contrôle TIR ont été encouragés à faciliter la participation d'experts juridiques de leurs administrations douanières aux réunions du GE.3

XV. Restriction à la distribution des documents

39. La Commission de contrôle TIR a décidé que les documents informels n^{os} 10, 11, 14, 15, 16, 17 et 18 (2015) publiés en vue d'être examinés lors de la présente session, feraient l'objet d'une distribution restreinte.

XVI. Dates et lieu de la prochaine session

40. La Commission de contrôle TIR a décidé de tenir sa soixante-cinquième session le lundi 5 octobre 2015 à l'occasion de la 141^e session du WP.30 et de la soixante-deuxième session de l'AC.2.
