



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

Genève, 12 octobre 2017

Point 3 a) i) de l'ordre du jour provisoire

Activités et administration de la Commission de contrôle TIR :**Activités de la Commission de contrôle TIR :****Rapport du Président de la Commission de contrôle TIR****Rapport de la soixante-dixième session de la Commission de contrôle TIR****I. Participation**

1. La Commission de contrôle TIR (TIRExB) a tenu sa soixante-dixième session les 5 et 6 décembre 2016 à Genève.
2. Étaient présents les membres de la Commission ci-après : M. S. Amelyanovich (Fédération de Russie), M. G. Andrieu (France), M. M. Ciampi (Italie), M^{me} D. Dirlik Songür (Turquie), M. S. Fedorov (Biélorus), M^{me} B. Gajda (Pologne), M^{me} L. Jelínková (Commission européenne), M. V. Milošević (Serbie) et M. S. Somka (Ukraine).
3. L'Union internationale des transports routiers (IRU), représentée par M. Y. Guenkov, a participé à la session en qualité d'observateur.

II. Adoption de l'ordre du jour

Document(s) : Document informel TIRExB/AGE/2016/70.

4. La Commission a adopté l'ordre du jour de la session tel qu'il figure dans le document informel TIRExB/AGE/2016/70, avec l'ajout dont elle est convenue au titre du point XIV (Questions diverses), à savoir l'examen du document informel n° 30 (2016) du Gouvernement allemand sur les questions liées à l'utilisation consécutive de deux carnets TIR pour un seul transport TIR. La Commission a en outre décidé d'examiner, au titre du même point de l'ordre du jour, les récentes allégations portées contre l'IRU et ses instances dirigeantes.
5. En ce qui concerne la distribution restreinte du projet d'ordre du jour, la Commission a rappelé les précédentes décisions qu'elle avait prises à ses première, deuxième, septième et treizième sessions, selon lesquelles, sauf décision contraire, seuls les rapports approuvés des sessions de la Commission sont mis en distribution générale (voir TRANS/WP.30/AC.2/2002/6, par. 38).



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

Document(s) : Document informel TIRExB/REP/2016/69 (projet avec commentaires).

6. La Commission a adopté le projet de rapport de sa soixante-neuvième session (document informel TIRExB/REP/2016/69, projet avec commentaires), avec quelques modifications minimales.

IV. Application de dispositions spécifiques de la Convention TIR

Examen de propositions d'amendements

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

Document(s) : Document informel n° 26 (2016).

7. La Commission a rappelé que, lors de sa session précédente (octobre 2016), elle avait jugé, au terme de ses débats sur l'introduction de davantage de flexibilité dans le système de garantir TIR, que les arguments en faveur de la proposition russe de ne pas fixer de montant maximal de la garantie étaient trop peu convaincants pour le moment et avait décidé de faire savoir au Comité de gestion de la Convention TIR (AC.2) qu'elle n'était pas en mesure de juger de la qualité et des conséquences de toute modification de la pratique actuelle autre que l'augmentation de 60 000 à 100 000 euros du montant maximal de la garantie recommandé (voir ECE/TRANS/WP.30/AC.2/131, par. 16).

8. La Commission a accueilli avec satisfaction le document informel n° 26 (2016), établi par le secrétariat et contenant un aperçu des systèmes de l'admission temporaire (ATA) et du carnet de passage en douane (CPD). La Commission a apprécié la qualité de l'analyse fournie, notamment les précisions apportées sur les principaux éléments des conventions correspondantes et des mécanismes de garantie. De l'avis général, bien que similaires au système de garantie TIR, les mécanismes de garantie ATA et CPD présentent des différences notables. Par exemple : i) le carnet ATA est nettement plus coûteux que le carnet TIR (jusqu'à trois fois plus cher) ; ii) dans la plupart des cas d'importation temporaire sous le couvert de carnets ATA, les marchandises sont de faible valeur ; iii) en particulier, les risques liés à l'utilisation de l'ATA sont considérés comme raisonnables dans la mesure où le régime ne comporte pas d'assureur international et, d'ailleurs, un certain nombre d'associations n'ont même pas jugé nécessaire de mettre en place une garantie d'assurance nationale ; iv) les carnets ATA sont principalement utilisés par les propriétaires des marchandises et non par le transporteur ; v) les carnets CPD ne sont utilisés que pour les véhicules ; et v) la valeur de chaque carnet ATA délivré est calculée individuellement sur la base des marchandises déclarées pour l'importation temporaire, le titulaire du carnet ATA ayant en outre l'obligation de souscrire une assurance individuelle.

9. Dans le même temps, certains membres de la Commission ont souligné que, en dépit de ces différences, il y avait des éléments intéressants concernant l'attribution de la responsabilité et les mécanismes de paiement qui pourraient servir de base à un examen plus approfondi des amendements éventuels à apporter à la Convention TIR. Dans ce contexte, M. S. Amelyanovich (Fédération de Russie) a réaffirmé que la pratique des régimes ATA et CPD selon laquelle il était possible de saisir directement l'association garante, c'est-à-dire de considérer celle-ci comme directement responsable de la dette, mériterait d'être examinée plus avant par la Commission. À ce sujet, le secrétariat a précisé que la question de la responsabilité était liée au niveau de risque et que, en définitive, celle-ci ne pouvait être examinée indépendamment des considérations financières correspondantes. Dans le cadre de cette discussion, le secrétariat a proposé de redistribuer le document TRANS/WP.30/2005/15 sur la distinction entre cautionnement et garantie, pour examen par la Commission à sa prochaine session. Enfin, la Commission, comme

suite à une demande formulée par M. S. Amelyanovich, a prié le secrétariat de lui communiquer pour la prochaine session des informations sur le système de gestion de la garantie dans le cadre de la Convention relative à un régime de transit commun, ce qui, de l'avis de M. S. Amelyanovich, permettrait à la Commission d'examiner d'autres pratiques qui pourraient éclairer ses débats.

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

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

10. La Commission a pris note du document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2017/6, qui contient des propositions de note explicative et de commentaire à l'article 49 de la Convention visant à introduire davantage de facilités dans la Convention TIR, telles que, mais pas exclusivement, les concepts d'expéditeur et de destinataire agréés. La Commission a noté que certains points n'avaient semble-t-il pas été réglés à la satisfaction de tous les membres. En particulier, les avis continuaient de diverger quant à savoir quelles questions devraient être expressément évoquées dans le texte de la Convention et lesquelles pouvaient être réglées au niveau de la législation nationale. Étant entendu que la question restait ouverte et que de nouvelles discussions seraient nécessaires au sein de la Commission et à l'AC.2, les membres ont été encouragés à soutenir activement les propositions.

V. Informatisation du régime TIR

A. État d'avancement du projet eTIR

11. La Commission a été informé que le secrétariat était en train d'organiser la vingt-sixième session du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1), qui se tiendrait les 18 et 19 mai 2017 en marge de la quatrième session du Groupe d'experts des aspects juridiques de l'informatisation du régime TIR (GE.2).

12. La Commission a noté que l'étape 2 du projet pilote eTIR CEE/IRU entre la République islamique d'Iran et la Turquie était actuellement en cours et se poursuivrait jusqu'à la fin de février 2017. Afin de poursuivre sur la voie des progrès déjà accomplis et de continuer de collaborer en vue d'achever l'informatisation du régime TIR, la CEE et l'IRU sont en train de préparer un questionnaire afin de recueillir les vues de toutes les parties prenantes aux fins de l'établissement du rapport final du projet et ont entamé des discussions sur la conclusion d'un nouveau mémorandum d'accord.

13. La Commission a également noté que le projet pilote eTIR entre la Géorgie et la Turquie était toujours en cours et que les travaux techniques se poursuivaient en vue d'assurer l'échange sécurisé et fluide de données TIR.

14. En réponse aux préoccupations exprimées par l'IRU concernant l'avancement du processus d'informatisation, la Commission a réaffirmé son appui énergique à l'informatisation de la Convention TIR, en particulier le modèle de référence eTIR, et a rappelé que plusieurs membres de la TIRExB participaient activement aux travaux des organes consacrés à cette tâche, à savoir le GE.1 et le GE.2. La Commission a également confirmé l'utilité des deux projets pilotes en cours et indiqué qu'elle prendrait connaissance avec intérêt des résultats de ces projets dès qu'ils seraient disponibles.

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

15. La Commission a rappelé qu'à sa deuxième session (avril 2016), le GE.2 avait, entre autres choses, décidé de procéder à une enquête sur les méthodes électroniques d'authentification, notamment sur la signature électronique, laquelle avait été lancée en septembre 2016 avec un délai de réponse fixé au 1^{er} novembre 2016. Le secrétariat a

informé la Commission que 33 Parties contractantes avaient répondu à l'enquête, et que les résultats préliminaires avaient été examinés par le GE.2 à sa troisième session, les 12 et 13 décembre 2016. La Commission a relevé que, malgré le nombre élevé de réponses, certains des principaux utilisateurs du régime TIR n'avaient toujours pas répondu à l'enquête. Elle a également noté que le GE.2 se pencherait, à sa prochaine session, sur les deux formes que pourrait prendre le projet de texte juridique, à savoir une annexe facultative à la Convention TIR ou un protocole à la Convention. Le secrétariat a souligné que, compte tenu du peu de temps dont disposait le GE.2 pour achever ses travaux d'ici à la fin de 2017, il serait fort bienvenu que les Parties contractantes se prononcent définitivement sur la forme du texte afin que le Groupe puisse diriger ses efforts dans une seule direction. Le GE.2 entendait terminer son examen de la question les 12 et 13 décembre 2016 et soumettre ses conclusions au Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) à sa prochaine session afin que celui-ci lui donne de nouvelles directives.

C. Banque de données internationale TIR/base de données centrale sur les certificats d'agrément/base de données centrale sur les bureaux de douane

Document(s) : Document informel n° 20 (2016).

16. La Commission a été informée des progrès accomplis dans la mise en œuvre de la nouvelle banque de données internationale TIR (ITDB) et d'autres projets informatiques gérés par le secrétariat TIR. En particulier, elle a pris note des faits suivants : a) la nouvelle ITDB était prête et le transfert des données de l'ancienne à la nouvelle banque de données était en cours ; b) un audit de sécurité aurait lieu en décembre 2016 ou janvier 2017, avant la mise en service de la nouvelle ITDB pour toutes les Parties contractantes en février 2017 ; c) le service Web de l'ITDB avait été réaménagé et modernisé et était actuellement mis à l'essai par l'administration douanière de la Finlande. Les Parties contractantes sont encouragées à se connecter au service Web une fois que celui-ci sera prêt ; d) le secrétariat envisage de procéder à une comparaison entre l'ITDB et la base de données de l'IRU, afin de recenser les divergences et de les soumettre aux autorités douanières pour de nouvelles vérifications.

17. Dans le contexte de l'introduction de la nouvelle ITDB et de son service Web, le secrétariat a soulevé la question de la formule type d'habilitation (FTH) figurant à la deuxième partie de l'annexe 9, qui autorise encore les pays à soumettre des données à l'ITDB par écrit. De l'avis du secrétariat, cette pratique, à laquelle les pays et le secrétariat doivent consacrer des ressources importantes et qui crée des retards dans la tenue à jour de l'ITDB, devrait être progressivement éliminée de sorte que les données soient soumises uniquement par voie électronique. La Commission a demandé au secrétariat de présenter la nouvelle ITDB et son service Web au WP.30 et à l'AC.2 afin de faire mieux connaître leurs fonctionnalités et leurs aspects pratiques. En outre, la Commission a réaffirmé la nécessité pour les pays de communiquer au secrétariat TIR toutes les données nouvelles ou actualisées concernant les titulaires de carnets TIR agréés, de préférence par le biais des applications électroniques mises au point à cette fin par le secrétariat TIR sous la supervision de la Commission, comme le prévoit la note explicative 9.II.4 et dans les délais fixés dans la deuxième partie de l'annexe 9.

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

Mise en œuvre des aspects intermodaux de la procédure TIR

Document(s) : Document informel n° 21 (2016).

18. La Commission a examiné un scénario de transport intermodal de conteneurs entre deux bureaux de douane intérieurs avec un trajet maritime, comme décrit dans le document

informel n° 21 (2016) établi par le secrétariat en étroite consultation avec l'IRU. Un certain nombre de membres de la Commission ont approuvé le scénario, pour l'essentiel, mais souhaitaient qu'on fasse davantage référence à la suspension du transport TIR pendant l'étape maritime. La question du transfert du carnet TIR devrait également être mentionnée. M. S. Fedorov (Biélorus), appuyé par M. S. Amelyanovich (Fédération de Russie), a déclaré que le texte actuel passait sous silence trop de questions, telles que la sous-traitance, pour que le document puisse être transmis à l'AC.2 pour plus ample examen. Ils souhaitaient que l'exemple de bonne pratique contienne davantage de références aux dispositions applicables de la Convention, car ils doutaient que la description, bien que tirée d'un exemple concret de transport TIR intermodal, soit conforme aux dispositions de la Convention. En outre, M. S. Fedorov souhaitait voir expressément consigné qu'il était contre l'adoption de cet exemple car celui-ci ne pouvait pas être appliqué dans la pratique au Biélorus. En conclusion, la Commission a prié le secrétariat de préparer une version modifiée de l'exemple de bonne pratique en tenant compte, dans la mesure du possible, de toutes les considérations et réserves exprimées à la session en cours et en lui donnant la forme précise sous laquelle le texte définitif serait présenté à l'AC.2 pour examen.

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

19. Au titre de ce point de l'ordre du jour, la Commission, à la demande du Président du WP.30, a abordé la question de l'application de la Convention TIR sur le territoire du Biélorus. M. S. Fedorov (Biélorus), a déclaré que la Convention TIR était appliquée au Biélorus, comme dans certains autres États dont les États membres de l'Union économique eurasiatique, sans aucune restriction, ce qui signifiait que les transports TIR pour lesquelles le montant des droits et taxes douaniers ne dépassait pas 60 000 euros étaient admis en transit. Si le montant était supérieur à cette limite, le transport était refusé. À son avis, que partageait M. S. Amelyanovich (Fédération de Russie), cette approche se justifiait par le fait que, conformément aux dispositions de la Convention, en particulier l'article 3 b), les associations nationales ne fournissaient une couverture de garantie que jusqu'au montant maximum recommandé. D'autres membres de la Commission ont indiqué qu'ils ne partageaient pas ce point de vue, car il mettait sérieusement en cause la pertinence de la Convention TIR, au détriment de l'industrie du transport, et ont recommandé au Biélorus de mettre fin à ces restrictions. Ils ont déclaré, en outre, qu'à leur avis les pays devaient accepter les carnets TIR en cas de transit, indépendamment du montant des droits et taxes douaniers, d'abord parce que ce montant n'est pas calculé pour les transports en transit et ensuite parce que le titulaire d'un carnet TIR, en tant que débiteur primaire, devrait s'acquitter de la totalité de cette somme. Il ne serait fait appel à la chaîne d'assurance internationale que dans les cas où les personnes directement redevables seraient incapables de payer la somme due. M. S. Fedorov a relevé que la Convention ne prévoyait pas de garantie partielle, dans le cadre de laquelle le montant de la garantie serait évalué. Sinon, il n'aurait pas été nécessaire de porter le montant de la garantie de 50 000 dollars des États-Unis à 60 000 euros puis, à l'avenir, à 100 000 euros. En réponse à une observation formulée par des membres de la Commission et l'IRU, soulignant que les autorités compétentes avaient la possibilité de relever le montant maximum de la garantie recommandée, M. S. Fedorov a déclaré que cette solution était en cours d'examen. La Commission a demandé au secrétariat d'établir, pour examen à sa prochaine session, un document rendant compte de ses réflexions sur la question.

VIII. Problèmes signalés par des compagnies de transport de la République de Moldova en Ukraine

20. M. Somka (Ukraine) a informé la TIRExB que la Commission parlementaire ukrainienne des politiques fiscales et douanières avait approuvé un nouveau projet de loi levant les restrictions pour le transport d'alcool et de tabac sur le territoire ukrainien sous

couvert de carnets TIR, mais que cette loi n'avait pas encore été adoptée par le Parlement. M. Somka a promis de tenir la Commission informée de tout fait nouveau dans ce domaine.

IX. Fonctionnement du système de garantie international TIR

Enquête sur les demandes de paiement

Document(s) : Document informel n° 27 (2016).

21. La Commission a rappelé qu'à sa session précédente, elle avait pris note des résultats de l'enquête sur les demandes de paiement formulées par les autorités douanières et sur le montant de la garantie pour la période 2011-2014, contenus dans le document informel n° 12 (2016)/Rev.2 et prié le secrétariat et l'IRU de se pencher sur les raisons pouvant expliquer l'augmentation du nombre et des montants des demandes déposées entre 2013 et 2014 auprès de certaines Parties contractantes. Dans ce contexte, la Commission a examiné le document informel n° 27 (2016). Au vu des informations fournies, elle a estimé que l'augmentation enregistrée en 2014 était due à un ensemble d'événements spécifiques, notamment de nouveaux phénomènes de fraude en série, auxquels les administrations douanières concernées avaient réagi en améliorant les contrôles. Bien que la situation semble être revenue à la normale en 2015 et 2016, la Commission était d'avis que les administrations douanières devraient prendre des mesures spécifiques pour empêcher que les opérateurs de transport malhonnêtes pratiquent la fraude en série.

X. Prix des carnets TIR

Document(s) : Document informel n° 22 (2016)/Rev.1.

22. La Commission a rappelé qu'à sa précédente session, il avait pris note du document informel n° 22 (2016), dans lequel figuraient les données transmises par les associations nationales habilitées à délivrer des carnets TIR concernant les prix de ces carnets, et avait chargé le secrétariat de publier une version révisée du document comprenant une analyse des prix. La Commission a pris connaissance avec intérêt du document informel n° 22 (2016)/Rev.1 et en particulier de l'analyse, qui montrait i) que les prix des carnets TIR avaient baissé dans la majorité des Parties contractantes, ii) que le principe des économies d'échelle était généralement respecté dans la fixation des prix des carnets TIR, et iii) qu'il n'existait aucun élément statistique tendant à montrer que les associations des pays dont le PIB par habitant était le plus élevé facturaient des suppléments de prix plus élevés.

23. La Commission a prié le secrétariat de transmettre les prix à l'AC.2 et de les publier sur le site Web de la Commission. En outre, la Commission a fait valoir que, du fait du caractère général de l'obligation énoncée au paragraphe 3 vi) de la première partie de l'annexe 9, à savoir que les associations nationales doivent communiquer à la Commission, le 1^{er} mars de chaque année, le « prix » de chacun des types de carnets TIR qu'elle délivre, les prix communiqués par lesdites associations pouvaient différer par leur composition (par exemple, inclusion ou non de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA), des frais d'assurance, etc.). En conséquence, la Commission a approuvé le projet d'avertissement figurant dans le document informel n° 22 (2016)/Rev.1 et a prié le secrétariat de l'inclure sur le site Web où les prix sont reproduits ainsi que dans les futurs documents de l'AC.2 contenant les prix des carnets TIR. La Commission a prié le secrétariat d'établir, pour la prochaine session, un projet d'enquête visant à recueillir des données sur la composition des prix des carnets TIR, ce qui permettrait de mieux harmoniser les prix signalés et aiderait les associations nationales à communiquer le prix des carnets TIR en temps voulu.

XI. Exemple d'accord

Document(s) : Document informel n° 28 (2016).

24. Le Conseil a accueilli avec satisfaction le document informel n° 28 (2016), établi par le secrétariat, qui contient un exemple d'accord actualisé pour inclusion au chapitre 6.2 du Manuel TIR. De l'avis général, l'exemple d'accord actualisé devrait incorporer les exigences découlant des dispositions de la Convention TIR. En outre, la Commission a souscrit aux observations de M^{me} B. Gajda à savoir : i) qu'il n'était pas nécessaire de faire référence à l'application de l'annexe 10 ; ii) la variante sur la non-couverture du tabac et de l'alcool ne devrait pas être retenue car elle ne reflète pas les dispositions actuelles de la Convention TIR, mais une pratique qui a été adoptée en raison d'une décision de la chaîne internationale de garantie ; iii) l'exemple d'accord pourrait aussi mentionner les obligations de l'administration douanière vis-à-vis de l'association nationale et ne pas mettre exclusivement l'accent sur les responsabilités de l'association ; et iv) le paragraphe relatif à l'acceptation, par l'association, d'une procédure de règlement des différends devrait inclure la phrase entière telle qu'elle figure actuellement dans la Convention TIR, en ajoutant donc l'expression « chaque fois que possible sans recourir aux tribunaux ». La Commission a pris note de la proposition de l'IRU d'inclure, en annexe à l'accord, par exemple, une procédure recommandée pour le règlement des différends et le traitement des demandes de paiement, et a décidé d'examiner ce projet d'annexe à la prochaine session. Concernant le montant maximum de la garantie par carnet TIR, la Commission a décidé que l'exemple accord devrait, en fin de compte, faire état du montant indiqué dans la disposition correspondante de la Convention, tout en notant que l'AC.2 examinerait à sa prochaine session une proposition d'amendement à la note explicative 0.8.3 visant à porter le montant de 50 000 dollars à 100 000 euros par carnet TIR. En conclusion, la Commission a demandé au secrétariat de prendre note de toutes les observations reçues et de s'en inspirer pour élaborer un projet révisé pour examen à sa prochaine session.

XII. Exemple de bonne pratique concernant les destinataires agréés dans l'Union européenne

Document(s) : Document informel n° 25 (2016).

25. La Commission a pris note du document informel n° 25 (2016), contenant un exemple de bonne pratique concernant les destinataires agréés sous le régime TIR dans l'Union européenne. Elle est convenue que le document pouvait être envoyé à AC.2 pour approbation et être intégré dans la prochaine édition du Manuel TIR en tant que nouveau chapitre 5.13, sous réserve de confirmation.

XIII. Auto-évaluation

Document(s) : Documents informel n°s 24 (2016)/Rev.1 et 30 (2016).

26. La Commission a pris note du document informel n° 24 (2016)/Rev.1 et a donné son assentiment à ce que le secrétariat le modifie en se fondant sur le projet de document final de la session en cours, afin qu'il puisse être soumis à l'AC.2 en tant que document informel pour examen à sa session de février 2017.

27. La Commission a examiné le document informel n° 30 (2016), qui contient les réponses de certains membres de la Commission à une enquête d'auto-évaluation, et a décidé de faire figurer les résultats de l'enquête, ainsi que des recommandations pour les travaux futurs de la Commission, à l'annexe I du projet de rapport. Les membres ont été priés de communiquer leurs observations éventuelles au secrétariat, au plus tard le 15 janvier 2017, afin que celui-ci puisse soumettre les résultats de l'enquête et les recommandations à l'AC.2 pour examen à sa session de février 2017.

XIV. Activités du secrétariat

A. Activités générales

28. La Commission a été informée d'autres activités menées par le secrétariat TIR dans le cadre de son mandat, en particulier :

- Les mesures prises pour donner suite aux décisions précédentes de la Commission ;
- La tenue à jour de la Banque de données internationale TIR (ITDB) et du registre en ligne des dispositifs de scellement et des timbres douaniers ;
- La gestion de ses projets informatiques ;
- L'organisation de manifestations liées au régime TIR.

29. La Commission a été informée que le secrétariat TIR avait participé : à une conférence internationale pour poser les bases, dans la région de la CEE, d'un renforcement de l'intégration, du développement économique et de la réalisation des objectifs du développement durable (Minsk, 26 et 27 octobre 2016) ; à un atelier sur les directives de l'OMD en matière de transit (Lusaka, 31 octobre-4 novembre 2016) ; à une réunion du Comité de gestion ATA/Convention d'Istanbul (Bruxelles, 14 novembre 2016) ; au Forum international sur la logistique pour les Amériques (Mexico, 22 et 23 novembre 2016) ; et à la Conférence mondiale sur le transport durable (Achgabat, 26 et 27 novembre 2016).

B. Compte pour le développement

30. La Commission a noté que le 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, s'était achevé avec succès et que tous les documents y relatifs seraient mis à disposition sur le site Web de la CEE. En conséquence, la Commission a décidé que ce point ne serait plus inscrit à l'ordre du jour.

XV. Questions diverses

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

31. La Commission a décidé de reporter l'examen de ce document à sa prochaine session.

32. Au titre de ce point de l'ordre du jour, l'IRU a informé la Commission des résultats de l'audit externe indépendant. On trouvera à l'annexe II du présent rapport le texte d'une déclaration sur le sujet, à titre d'information. La Commission a rappelé à l'IRU que cette dernière s'était engagée à communiquer aux organes directeurs du régime TIR des informations plus détaillées sur les résultats définitifs de l'audit (voir ECE/TRANS/WP.30/2016/289, annexe). L'IRU a répondu qu'elle le ferait, mais que la version définitive du rapport était en cours d'élaboration.

XVI. Restrictions à la distribution des documents

33. La Commission a décidé que les documents informels n° 22/Rev.1, 26, 27, 28, 29 et 30 (2016), publiés en vue d'être examinés lors de la présente session, seraient à distribution restreinte.

XVII. Dates et lieu de la prochaine session

34. La Commission a décidé de tenir sa soixante et onzième session le 13 février 2017 à Genève et a prié le secrétariat de prendre les dispositions appropriées.

Annexe I

Résultats de l'enquête d'auto-évaluation

Question 1

En mettant l'accent sur des activités particulières, quelles sont à votre avis les principales réalisations de la Commission au cours de son mandat couvrant les années 2015 et 2016 (veuillez indiquer 3 réalisations au maximum) ?

Réponse récapitulative :

Tous les membres de la Commission ont considéré que l'évaluation visant à introduire plus de souplesse dans le système de garantie était l'activité la plus marquante du mandat actuel, suivie des progrès enregistrés dans les discussions sur le concept de destinataire et d'expéditeur agréé et sur l'utilisation du carnet TIR en transport intermodal.

Question 2

À votre avis, quels sont les points forts de la Commission et les aspects qui gagneraient à être améliorés ?

Points forts :

Réponse récapitulative :

Les membres sont tous d'avis que la possibilité d'avoir des discussions approfondies entre experts [dans un cadre restreint] afin d'examiner les grandes questions d'actualité et les défis à venir constitue le principal atout de la Commission en tant qu'organe.

Points à améliorer :

Réponse récapitulative :

Les membres estiment que des efforts supplémentaires devraient être entrepris pour éviter de répéter les discussions et obtenir des résultats tangibles mais équilibrés.

Question 3

Êtes-vous satisfait de l'appui et de l'assistance fournis à la Commission par le secrétariat TIR ? Si tel n'est pas le cas, veuillez indiquer les domaines dans lesquels vous souhaiteriez voir une amélioration.

Réponse récapitulative :

Les membres sont pleinement satisfaits de l'appui et de l'assistance fournis par le secrétariat TIR.

Question 4

Pensez-vous que la Commission dispose de ressources suffisantes pour s'acquitter de ses fonctions ? Si tel n'est pas le cas, veuillez indiquer quelles ressources supplémentaires seraient nécessaires.

Réponse récapitulative :

Les membres sont satisfaits du niveau actuel des ressources mais trouveraient bienvenu que des fonds supplémentaires soient alloués à la promotion du régime TIR et à la mise en œuvre d'eTIR.

Question 5

Compte tenu du fait que, conformément aux dispositions de la note explicative 8.13.1-2, les gouvernements respectifs dont relèvent les membres de la Commission doivent financer la participation de ces derniers :

Réponse récapitulative :

Les membres sont satisfaits de la procédure actuelle concernant l'indemnité journalière de subsistance (indemnité journalière pour toutes les sessions de la Commission).

Question 6

À votre avis, quels changements pourraient être apportés afin d'améliorer l'efficacité de la Commission ?

Réponse récapitulative :

La Commission devrait se concentrer uniquement sur les questions techniques, et laisser à l'AC.2 le soin de régler les questions politiquement sensibles. Il conviendrait de trouver des mécanismes plus efficaces permettant soit de trouver un compromis soit, à défaut, de faire clairement connaître les opinions divergentes au WP.30 et à l'AC.2.

Question 7

À votre avis, la Commission communique-t-elle convenablement avec les autres parties prenantes du régime TIR, et en particulier avec l'IRU, qui participe aux sessions de la Commission en qualité d'observateur ? Veuillez donner des précisions.

Réponse récapitulative :

En général, les membres sont satisfaits de la façon dont la Commission communique avec d'autres instances, ainsi qu'avec l'IRU. Toutefois, il y a quelques réserves en ce qui concerne la qualité des informations fournies par l'IRU, que ce soit spontanément ou sur demande. Les membres souhaiteraient être mieux informés des activités conjointes menées par le secrétariat TIR et l'IRU entre les sessions.

Question 8

À votre avis, quels objectifs serait-il intéressant que la prochaine Commission se fixe ?

Réponse récapitulative :

Les membres recommandent qu'au cours du prochain mandat, la Commission continue de se concentrer sur des questions telles que l'introduction de simplifications (en particulier le concept d'expéditeur agréé), l'utilisation de la procédure TIR en transport intermodal et l'informatisation du régime TIR. Afin d'être en mesure de suivre de près toutes les questions relatives au régime TIR, les membres devraient assister, dans la mesure du possible, aux sessions du WP.30, de l'AC.2, du GE.1 et du GE.2.

Question 9

D'une manière générale, comment évalueriez-vous le mandat actuel de la Commission ?

Réponse récapitulative :

La plupart des membres de la Commission étaient satisfaits du mandat actuel. Quelques membres étaient assez satisfaits.

Annexe II

Déclaration de Christian Labrot, Président de l'IRU

Les allégations contre la direction de l'IRU démenties par un audit indépendant

Les allégations portées par un ex-employé contre la direction actuelle de l'IRU en avril dernier ont été démenties par un audit indépendant.

Le régime d'assurance TIR de l'IRU, datant de 1995, et le modèle financier utilisé pour calculer les réserves de l'IRU avaient notamment été mis en cause.

L'audit complet, mené pendant cinq mois par le cabinet international de premier plan Ernst & Young, avait été mandaté par le Conseil d'administration de l'IRU (Présidence) après l'Assemblée générale d'avril 2016.

Dans ce cadre, les allégations spécifiques, à savoir les flux financiers liés au régime d'assurance de l'IRU, mais aussi la structure organisationnelle de l'IRU, ses mécanismes de gouvernance et le respect des bonnes pratiques et normes déontologiques ont fait l'objet d'une investigation.

En résumé, l'audit a permis de constater que :

- Tous les fonds étaient dûment comptabilisés ; aucune somme n'avait été détournée ou dissimulée ;
- Les règles de gouvernance et les Statuts de l'IRU avaient été respectés ;
- La direction actuelle n'avait aucun lien avec la création du régime d'assurance ; à l'inverse, l'ex-employé ayant formulé les allégations avait été, lui, responsable du département supervisant le régime d'assurance TIR ;
- Des progrès significatifs en matière de transparence, de contrôle interne et de gestion des risques avaient été déployés depuis l'entrée en fonction de la nouvelle direction en 2013 ;
- La gouvernance et les pratiques déontologiques étaient conformes aux normes générales ; aucun problème majeur n'avait été identifié.

L'audit a été supervisé directement par la présidence de l'IRU et l'auditeur interne de l'IRU, indépendamment de la direction. Les auditeurs ont examiné plus de 2 800 documents remontant à 1995, y compris ceux mis à disposition par l'ex-employé ayant formulé les allégations. Les auditeurs se sont entretenus avec tous les acteurs concernés, y compris l'ex-employé en question.

Aucun problème majeur en matière de gouvernance ou de déontologie

En ce qui concerne les mécanismes et processus de gouvernance, de même que le respect des normes et pratiques générales en matière de déontologie, l'audit n'a relevé aucun problème majeur à l'IRU.

L'audit a par ailleurs permis de constater qu'un code d'éthique et de déontologie avait été mis en place en 2014 par la direction actuelle d'IRU, à savoir Umberto de Pretto (Secrétaire général) et Boris Blanche (Directeur des opérations), peu après qu'ils aient pris leurs fonctions en 2013.

Des progrès notoires au niveau de la transparence depuis 2013

L'audit a permis de constater que la direction de l'IRU avait réalisé des progrès considérables depuis juin 2013 pour améliorer et accroître la transparence, renforcer les systèmes de contrôle interne et la gestion des risques.

La présidence indique clairement qu'Umberto de Pretto et Boris Blanche assument leurs fonctions depuis 2013 et qu'ils s'efforcent, depuis lors, de réformer et moderniser l'IRU.

Ce progrès majeur a été reconnu par l'audit et la direction de l'IRU s'est engagée à continuer sur cette voie avec le soutien des membres de l'IRU et de sa présidence.

D'autres améliorations possibles ont été identifiées par l'audit et la présidence se chargera, avec le soutien de tous les membres de l'IRU, de les concrétiser au cours des prochains mois.

Un appui massif des membres

Ernst & Young a présenté les conclusions générales de l'audit en premier lieu aux membres de l'IRU lors de l'Assemblée générale de l'IRU, le 4 novembre 2016. Les membres ont manifesté un très large soutien à l'égard de ces résultats, ainsi qu'envers la direction de l'IRU.

La présidence a pris note de la volonté ferme de la quasi-majorité des membres d'IRU d'accepter les résultats de l'audit afin de permettre à l'organisation d'avancer et de continuer à jouer son rôle crucial, à savoir d'être un véritable moteur pour favoriser un transport, des échanges et un tourisme durables au niveau global.
