



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

Genève, 16-17 octobre 2019

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

1. La Commission de contrôle TIR a tenu sa quatre-vingtième session le 4 février 2019 à Genève.
2. Étaient présents les membres de la Commission ci-après : M. G. Andrieu (France), M. S. Amelyanovich (Fédération de Russie), M. M. Ayati (République islamique d' Iran), M^{me} D. Dirlik Songür (Turquie), M^{me} B. Gajda (Pologne) et M. S. Somka (Ukraine). M. S. Fedorov (Biélorus), M^{me} L. Jelínková (Commission européenne) et M^{me} E. Takova (Bulgarie) étaient excusés.
3. L'Union internationale des transports routiers (IRU), représentée par M. Y. Guenkov, a participé à la session en qualité d'observatrice.

II. Déclaration liminaire de M. Li, Directeur de la Division des transports durables

4. Dans sa déclaration liminaire, M. Li a remercié la Commission pour les progrès accomplis au cours de son mandat. Il l'a également remerciée des efforts qu'elle avait déployés pour appuyer l'adaptation du régime TIR aux exigences actuelles en matière de commerce, en particulier pour promouvoir l'application du régime TIR dans le transport intermodal. Il a mis en évidence la nécessité de poursuivre les travaux relatifs au transport intermodal, compte tenu du fait que de nombreux pays ayant adhéré récemment à la Convention TIR étaient des pays côtiers et seraient tributaires de ce type de transport. De plus, faisant référence aux débats devant se tenir cette même semaine au sein du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) et du Comité de gestion (AC.2), il a demandé aux membres de la Commission de soutenir l'adoption du projet d'annexe 11 pendant les réunions et prié la Commission de continuer à faciliter l'informatisation du régime TIR.



5. La Présidente a rappelé que la Commission avait recommandé aux nouveaux membres de poursuivre les travaux sur le transport intermodal et sur l'informatisation du régime TIR. Elle a ajouté que la Commission avait aussi appuyé les activités menées par d'autres organes directeurs en la matière. La Commission a remercié le secrétariat de l'appui qu'il lui avait apporté au cours de son mandat.

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

Document(s) : Document informel TIRExB/AGE/2019/80.

6. La Commission de contrôle TIR a adopté l'ordre du jour de la session tel qu'il figure dans le document informel TIRExB/AGE/2019/80.

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

Document(s) : Document informel TIRExB/REP/2018/79draft.

7. La Commission de contrôle TIR a adopté le projet de rapport de sa soixante-dix-neuvième session tel qu'il figure dans le document informel TIRExB/REP/2018/79draft.

V. Application de dispositions spécifiques de la Convention TIR (point 3 de l'ordre du jour)

Examen de propositions d'amendements

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

8. La Commission a réaffirmé sa décision de n'entamer l'examen de cette question qu'une fois que l'AC.2 en aurait débattu (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2018/4, par. 7).

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

A. Projet eTIR et projets pilotes eTIR

9. La Commission a pris note du fait que toutes les parties au projet pilote eTIR intermodal entre l'Ukraine, la Géorgie, l'Azerbaïdjan et le Kazakhstan avaient signé les principes fondamentaux établis par la CEE et l'IRU. Le Pakistan et le Tadjikistan en avaient fait autant, même s'ils ne participaient pas encore à un projet pilote. M. Ayati (République islamique d'Iran) a informé la Commission que les autorités iraniennes avaient signé les principes fondamentaux en vue de réaliser un projet pilote eTIR avec l'Azerbaïdjan. Il a ajouté que les travaux préparatoires d'un nouveau mémorandum d'accord visant à étendre la portée du projet pilote eTIR entre l'Iran et la Turquie se poursuivaient.

10. Le secrétariat a informé la Commission que le système international eTIR, en ce qui concerne en particulier tous les messages entre services douaniers, serait achevé d'ici à la fin de l'année 2019 et que les pays seraient ensuite encouragés à participer à des projets utilisant le système international eTIR pour l'échange de renseignements entre administrations douanières.

B. Banque de données internationale TIR

11. La Commission a noté que le secrétariat poursuivait ses efforts visant à éliminer les incohérences dans les données qui étaient importées des bases de données existantes des

Parties contractantes pour alimenter le module sur les bureaux de douane. Elle a aussi noté que le secrétariat, donnant suite à la décision prise à la soixante-dix-huitième session de la Commission, avait commencé à héberger l'ITDB dans un pôle informatique des Nations Unies (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2019/2, par. 22).

12. La Commission a accueilli avec satisfaction l'augmentation du nombre d'administrations douanières utilisant l'ITDB, qui était passé à quarante-six depuis la dernière session.

VII. Adaptation du régime TIR aux exigences actuelles en matière de commerce, de logistique et de transport (point 5 de l'ordre du jour)

Mise en œuvre des aspects intermodaux du régime TIR

Document(s) : Documents informels n^{os} 16 et 26 (2018).

13. La Commission a rappelé qu'à sa session précédente, elle avait pris note de l'existence d'un nouveau projet pilote de transport intermodal entre les Émirats arabes unis et la République tchèque, présenté par l'IRU dans le document informel n^o 26 (2018). Elle a également rappelé qu'elle avait pris note des considérations préliminaires du secrétariat au sujet d'une étude sur l'utilisation du régime TIR dans le transport intermodal.

14. Le secrétariat a informé la Commission qu'il avait tenu des discussions approfondies avec les experts de l'IRU en vue de définir leurs éventuelles contributions à l'étude et qu'il avait arrêté un calendrier pour la mener à son terme, suffisamment à temps pour la session d'octobre 2019 de la Commission. Il était convaincu que cette étude permettrait d'adopter une approche plus stratégique de la question. La Commission a souligné que l'utilisation intermodale serait l'un des aspects les plus remarquables du système TIR dans les années à venir. Elle a fortement recommandé aux nouveaux membres de la Commission de continuer à travailler sur la question.

VIII. Règlement des différends entre les Parties contractantes, les associations, les compagnies d'assurances et les organisations internationales (point 6 de l'ordre du jour)

Projet de nouvelle note explicative au paragraphe 2 de l'article 6 de la Convention TIR

Document(s) : Document informel n^o 1 (2019).

15. En ce qui concerne le mandat donné par l'AC.2 d'évaluer la possibilité d'inclure – et dans quelle mesure – des dispositions sur les relations entre l'organisation internationale et ses associations nationales dans le texte de la Convention TIR (voir ECE/TRANS/WP.30/AC.2/137, par. 16 et 39), la Commission a pris note du document informel n^o 1 (2019), qui résumait les discussions et les moyens d'action possibles qu'elle avait proposés jusqu'alors. S'agissant des éventuels moyens d'action mentionnés au cours des sessions antérieures de la Commission, M. Ayati (République islamique d'Iran) a fait valoir que la question était étroitement liée à l'annexe 9 de la Convention et exprimé l'avis qu'il serait inopportun et insuffisant de modifier la Convention sans tenir compte de l'annexe 9.

16. M. Guenkov (IRU) a informé la Commission du cadre juridique dans lequel s'inscrivent les relations entre l'IRU et ses associations membres et souligné leur caractère privé. Il a précisé que ces relations étaient régies par la Constitution de l'IRU et le Code civil suisse, s'agissant de l'adhésion, mais également par des accords écrits, comme stipulé dans la note explicative 0.6.2 *bis* 1. Les accords écrits consistaient en déclarations écrites d'engagement signées par l'IRU et les associations. M. Guenkov a déclaré que, si certains

volets de la Convention TIR relevaient du droit public, d'autres relevaient du droit privé. Il a ajouté que les relations entre l'IRU et ses associations nationales et d'autres relations contractuelles nouées par l'IRU et ses membres, qui visaient à assurer l'application sûre et le bon fonctionnement de la chaîne de garantie, relevaient du droit privé. Il a souligné qu'en vertu du principe de la liberté contractuelle, ni l'IRU ni les associations nationales ne pouvaient être contraintes à travailler ensemble. Il a fait observer que la simple affiliation d'une association nationale à l'IRU ne suffisait pas pour que cette association soit autorisée à délivrer des carnets TIR et se réclamer de la chaîne internationale de garantie. C'était donc la somme des relations et des décisions de droit public et privé qui permettait le fonctionnement de la chaîne internationale de garantie. Il a encore déclaré que le non-respect du cadre juridique et des rôles susmentionnés constituerait une infraction tant au droit public qu'au droit privé et pourrait également conduire à la rupture de l'équilibre délicat entre les rôles joués par les acteurs publics et privés dans le système TIR.

17. Plusieurs membres ont confirmé qu'ils étaient favorables à la mise sur pied d'un mécanisme d'alerte rapide et à la rédaction d'un recueil de bonnes pratiques ou de principes directeurs pour faire face à ce type de situations, conformément à une conclusion antérieure de la Commission (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2019/2, par. 29). M^{me} Gajda (Pologne) a exprimé l'avis que le caractère contractuel de la relation entre l'organisation internationale et les associations devrait être pris en compte et que les autorités douanières, qui n'avaient pas une vue d'ensemble de cette relation, ne devraient intervenir qu'en cas d'incidence potentielle sur le fonctionnement de la chaîne de garantie. M. Somka (Ukraine) a indiqué qu'il importait, pour assurer le bon fonctionnement de la chaîne de garantie, que soient respectés le rôle de l'IRU dans l'organisation et le fonctionnement du système de garantie et les droits qui en découlent, dont celui de composer une association nationale. Selon lui, interférer dans ce domaine n'était pas une bonne option. Il estimait par ailleurs que la coopération entre les parties prenantes, notamment, pourrait suffire à régler de telles situations, qui se présentaient rarement. S'agissant des amendements à la Convention, soit à l'article 6, soit à l'annexe 9, il s'est dit d'avis que les Parties contractantes souhaitant aborder cette question devraient le faire au sein du WP.30 ou de l'AC.2.

18. Rappelant que toutes les parties prenantes avaient pour objectif commun que le système TIR fonctionne sans interruption, M. Andrieu (France) a estimé que l'option la plus raisonnable serait de mettre sur pied un mécanisme d'alerte rapide et de compiler un ensemble de bonnes pratiques. Il a ajouté que le mandat de la Commission ne prévoyait pas la possibilité d'intervenir dans la relation entre l'organisation internationale et ses associations. La Présidente a souligné la nécessité de traiter la question de manière équilibrée. Elle a ajouté qu'il y avait de nombreux aspects de la question que les membres de la Commission ne connaissaient pas et n'étaient pas censés connaître puisqu'ils concernaient la relation contractuelle entre deux entités privées. Pour elle, la Commission devrait se concentrer sur son mandat et ne devrait par conséquent s'immiscer dans cette relation qu'en cas d'incidence sur le bon fonctionnement du système de garantie international. Les bonnes pratiques ou les principes directeurs, a-t-elle dit, n'avaient pas pour but de circonscrire la relation contractuelle, mais plutôt de faire valoir l'importance d'une relation et d'une collaboration de qualité entre l'organisation internationale et ses associations en toutes circonstances, et de permettre que la Commission et les autres organes TIR soient informés bien en avance en cas de problème susceptible de se faire ressentir sur le fonctionnement du système de garantie.

19. M. Ayati (République islamique d'Iran) a exprimé l'avis selon lequel, pour éviter que des problèmes similaires ne se reproduisent, il faudrait expliciter davantage la relation entre l'organisation internationale et les associations nationales, et intégrer des options concrètes dans la Convention. M. Amelyanovich (Fédération de Russie) a signalé que, même si cette relation relevait du droit privé, elle avait une incidence sur la sphère publique. Faisant référence au cas de l'association roumaine, il a fait valoir que l'une des Parties contractantes s'était trouvée dans l'incapacité d'appliquer la Convention TIR sur son territoire en raison de problèmes survenus dans la relation. Il a également rappelé que toutes les parties concernées avaient été informées de l'exclusion de l'association roumaine bien avant que la décision ne soit appliquée, mais que l'association n'avait pas pu pour autant continuer de jouer son rôle dans le système TIR. Ainsi, il était d'avis qu'un mécanisme d'alerte rapide était nécessaire, mais que cela ne suffirait pas. Il a ajouté que

toute mesure à prendre en de telles circonstances devrait procéder de la Convention, ce qui nécessiterait d'amender celle-ci. À cet égard, on pourrait selon lui envisager la création d'un groupe d'experts, de manière à associer toutes les Parties contractantes aux travaux à venir sur cette question.

20. La Présidente a rappelé la conclusion antérieure de la Commission, selon laquelle il faudrait mettre sur pied un mécanisme d'alerte rapide et compiler un recueil de bonnes pratiques ou de principes directeurs pour aider à résoudre les problèmes pouvant surgir à l'avenir dans la relation entre l'organisation internationale et les associations nationales. La Commission n'a pas estimé devoir envisager des amendements à l'article 6 ou à l'annexe 9 à ce stade et, en l'absence de propositions d'amendements soumises à cette fin, elle a décidé de ne pas discuter plus avant des dispositions contraignantes de la Convention.

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

Analyse des prix des carnets TIR

21. La Commission a pris note du fait que le secrétariat avait publié les prix de 2018 sur le site Web TIR et lancé l'enquête sur les prix de 2019, les associations ayant jusqu'au 1^{er} mars 2019 pour y répondre.

X. Problèmes signalés par des sociétés de transport de la République de Moldova en Ukraine (point 8 de l'ordre du jour)

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

22. M. S. Somka (Ukraine) a informé la Commission qu'un projet de loi visant à éliminer ces problèmes était encore en attente d'adoption par le Parlement. Il a promis de tenir la Commission informée de tout fait nouveau sur cette question.

XI. Auto-évaluation (point 9 de l'ordre du jour)

23. La Commission a entériné l'ensemble des réponses à l'auto-évaluation, y compris les recommandations concernant les futures compositions de la Commission, telles que figurant dans le document informel WP.30/AC.2 n^o 4 (2019), et a chargé la Présidente de les présenter à la session de l'AC.2.

XII. Activités du secrétariat (point 10 de l'ordre du jour)

Activités générales

24. La Commission a noté que le secrétariat soumettrait, dans un document officiel, les exigences relatives au module sur les bureaux de douane de l'ITDB à la session d'octobre 2019 de l'AC.2. Elle a également noté que le secrétariat poursuivait ses efforts visant à intégrer la dimension de genre dans les activités liées à la Convention TIR et qu'il avait, à cette fin, pris contact avec l'Organisation mondiale des douanes pour mieux connaître les travaux menés dans le domaine des douanes en matière d'égalité entre les sexes.

XIII. Questions diverses (point 11 de l'ordre du jour)

25. M. Guenkov (IRU) a informé la Commission que de nouveaux règlements entreraient en vigueur au Bélarus en juillet 2019. On y trouverait des mesures telles que le paiement d'une taxe pour le traitement des informations électroniques et l'enregistrement des opérateurs de transport aux fins de l'obtention d'une signature électronique.

M. Guenkov s'est dit préoccupé par les conséquences que de tels règlements pourraient avoir sur les opérations TIR et a précisé que l'IRU était en contact avec les autorités douanières biélorussiennes pour clarifier la situation. La Commission a pris note de cette information et recommandé de soumettre la question avec les renseignements s'y rapportant au WP.30, où le Bélarus était également représenté, mais elle a indiqué qu'elle restait disposée à l'examiner au cas où des éléments relèveraient de son mandat.

XIV. Restrictions à la distribution des documents (point 12 de l'ordre du jour)

26. La Commission de contrôle TIR a décidé que le document informel n° 1 (2019), établi en vue de la session courante, continuerait à faire l'objet d'une distribution restreinte.

XV. Date et lieu de la session suivante (point 13 de l'ordre du jour)

27. La Commission a décidé de ne pas fixer de dates pour sa quatre-vingt-unième session, laissant le soin aux nouveaux membres d'en décider eux-mêmes¹.

¹ Dans un message électronique daté du 19 février 2019, la Commission a fait connaître sa décision de tenir sa quatre-vingt-unième session le 5 avril 2019, à Genève.