

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

Genève, 8 octobre 2014

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 cinquante-huitième 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 cinquante-huitième session les 8 et 9 avril 2014 à Genève.
2. Les membres ci-après étaient présents: M. M. Ciampi (Italie), M^{me} D. Dirlik (Turquie), M^{me} L. Jelinkova (Commission européenne), M. H. Lindström (Finlande), M. I. Makhovikov (Biélorus), M. V. Milošević (Serbie) et M. S. Somka (Ukraine).
3. L'Union internationale des transports routiers (IRU) a participé à la session en qualité d'observateur; elle était représentée par M. Retelski.



II. Déclaration liminaire

4. Dans sa déclaration liminaire, M^{me} Eva Molnar, Directrice de la Division des transports de la Commission économique pour l'Europe (CEE), est revenue sur le fait que la Convention TIR continuait à ne pas être appliquée correctement sur le territoire de la Fédération de Russie. Bien qu'il soit difficile de se faire une idée exacte de la situation en raison du manque d'informations fiables, la date prévue pour la résiliation de l'accord entre le Service fédéral des douanes (SFD) de la Fédération de Russie et l'Association garante russe des transporteurs routiers internationaux (ASMAP), fixée au 1^{er} juillet 2014, approchait rapidement. Cependant, bien que cette situation ait de sérieuses répercussions sur la pérennité et la stabilité du système TIR dans la région européenne, la Convention TIR et le régime TIR continuent à apporter ailleurs la preuve de leur excellence en tant qu'outil de facilitation des formalités douanières et des opérations de transport, méritant donc de rester en phase avec les développements en cours. C'est particulièrement vrai en ce qui concerne l'informatisation du régime TIR, depuis longtemps attendue.

5. M^{me} Molnar a informé la Commission que, dans un effort pour faire face à la situation en Fédération de Russie et préserver l'avenir de la Convention TIR, une partie de la cinquante-huitième session extraordinaire du Comité de gestion TIR (AC.2) du 12 juin 2014 serait consacrée à ces problèmes. Compte tenu de leurs rôles respectifs, les directeurs généraux des douanes des ministres des transports seraient invités à participer à cette session (voir aussi par. 23).

6. M^{me} Molnar a ensuite évoqué les objectifs du Millénaire pour le développement qui devraient être atteints d'ici à 2015. Après leur réévaluation dans le cadre du programme de développement du Secrétaire général des Nations Unies pour l'après-2015, une nouvelle série d'objectifs de développement durable (ODD) sera élaborée dans le but de cibler tous les pays, quel que soit leur niveau de développement. Dans le contexte des discussions en cours à ce sujet, la CEE et le Comité des transports intérieurs continuent à œuvrer pour que les transports durables soient reconnus comme l'un de ces objectifs, car ils ne sont pas seulement un but en soi mais surtout un facteur crucial en raison de la contribution des transports à plusieurs autres ODD (notamment en matière d'emploi, de soins médicaux et d'éducation), ainsi que parce qu'ils donnent aux pays la possibilité d'améliorer leurs performances économiques d'ensemble. La contribution aux stratégies nationales dans ce domaine devait être précisée avant la fin mai 2014.

III. Adoption de l'ordre du jour

Document: document informel TIRExB/AGE/2014/58.

7. La Commission de contrôle a adopté l'ordre du jour de la session tel qu'il figure dans le document informel TIRExB/AGE/2014/58 avec les modifications suivantes:

Au titre du point 11 de l'ordre du jour «Questions diverses» (à la demande de l'IRU):

- Problèmes auxquels sont confrontées les entreprises de transport jordaniennes lors d'opérations TIR réalisées sur le territoire de la Turquie;
- Persistance des problèmes liés à l'application de la Convention TIR entre l'Ouzbékistan et le Tadjikistan;
- Proposition de l'association nationale ukrainienne d'imprimer le slogan «Halte à la corruption» sur chaque carnet TIR.

Au titre du point 11 de l'ordre du jour «Questions diverses» (à la demande du secrétariat):

- Activités liées à l'adhésion possible de la République populaire de Chine à la Convention TIR;
- Problèmes entre les autorités compétentes et l'association nationale en République de Moldova.

IV. Adoption du rapport de la cinquante-septième session de la TIRExB

Document: document informel TIRExB/REP/2014/57draft et commentaires.

8. La Commission a adopté le projet de rapport de sa cinquante-septième session (document informel TIRExB/REP/2014/57draft et commentaires), sous réserve des modifications suivantes:

Page 2, paragraphe 9, avant-dernière ligne

Remplacer l'Union européenne (UE), à l'exception de la Finlande par certains États membres de l'Union européenne (UE), à l'exception de la Finlande, ainsi qu'avec d'autres pays

Page 3, paragraphe 9 (suite), dernière ligne

Après remboursés ajouter M^{me} Jelinkova (Commission européenne) a informé la TIRExB que la Commission européenne était en train de procéder à une analyse juridique complète de la situation, notamment de la pertinence d'autres instruments juridiques tels que la Convention de Vienne et le GATT.

Page 3, paragraphe 11, première ligne

Remplacer examiné en détails par envisagé

Page 3, paragraphe 11, première ligne

Sans objet en français

Page 3, paragraphe 11, deuxième ligne

Après association ajouter et où le régime TIR ne fonctionnerait plus

Page 3, paragraphe 12, dernière ligne

Ajouter un nouveau paragraphe 13 ainsi conçu M. Retelski (IRU) a informé la Commission qu'à moins d'une évolution positive de la situation l'IRU pourrait être contrainte par ses associations membres de cesser de distribuer des carnets TIR à l'Association garante russe des transporteurs routiers internationaux (ASMAP) et de ne plus accepter la garantie pour le territoire de la Fédération de Russie à partir du 1^{er} juillet 2014.

Page 3, nouveau paragraphe 13

Après le nouveau paragraphe 13 renuméroter tous les paragraphes suivants du rapport

Page 4, paragraphe 17 actuel, 10^e ligne

Après documents commerciaux ajouter Sachant que le futur régime eTIR doit assurer, au moins, le même niveau de facilitation que le système actuel sur support papier,

Page 4, paragraphe 17 actuel, 13^e ligne

Après message supprimer Sachant que le futur régime eTIR doit assurer, au moins, le même niveau de facilitation que le système actuel sur support papier, la Commission a appuyé l'idée selon laquelle le GE.1 devait poursuivre ses efforts visant à élaborer un mécanisme de déclaration eTIR uniformisé.

Page 5, paragraphe 22 actuel

Remplacer le texte actuel par La Commission a été informée que les 23 et 24 septembre 2013, une troisième réunion technique consacrée au projet de couloir s'était tenue à Ankara, avec la participation de plusieurs pays intéressés, ainsi que du secrétariat de l'Organisation de coopération économique (OCE), de l'IRU et de l'Union turque des chambres et bourses de commerce (TOBB). Un premier essai pilote devait être lancé en mars 2014.

Page 6, paragraphe 28 actuel, première ligne

Sans objet en français.

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

A. Décision du Service fédéral des douanes de la Fédération de Russie ayant une incidence sur le fonctionnement du régime TIR

1. Suite donnée à la cinquante-septième session

Documents: document informel n° 15 (2014), document informel n° 14 (2014), document informel n° 12 (2014).

9. La Commission de contrôle a regretté que le Service fédéral des douanes (SFD) de la Fédération de Russie n'ait pas répondu par écrit à une série de questions formulées par la TIRExB à sa cinquante-septième session et qui avaient été en partie posées lors de la cinquante-septième session de l'AC.2 (voir ECE/TRANS/WP.30/AC.2/117, par. 43 à 57). La Commission a noté que le secrétariat de la CEE avait, comme il en avait été prié, envoyé ces questions par courrier électronique au SFD afin qu'il y réponde de manière complète et détaillée.

10. La Commission a également pris note avec regret du document informel n° 14 (2014), dans lequel M. Amelyanovich (Fédération de Russie) déclinait l'invitation du Président de la TIRExB (adressée oralement lors de la cinquante-septième session de l'AC.2 – voir ECE/TRANS/WP.30/AC.2/117, par. 57 – ainsi que par écrit) de participer à la cinquante-huitième session de la Commission en tant qu'observateur en raison du fait, selon les termes de la traduction non officielle de sa lettre, qu'un tel statut ne lui permettrait pas de refléter pleinement la position russe au cours des sessions et dans le rapport final de la TIRExB.

11. La Commission a prié le secrétariat de renvoyer la liste de questions au chef du SFD afin qu'il puisse y répondre à temps pour la prochaine session de l'AC.2 (12 juin 2014). Il s'agissait aussi de clarifier dans cette lettre les rôles et responsabilités qui incombent aux Parties contractantes à la Convention TIR par rapport à la TIRExB, de faire référence aux diverses déclarations de tous les organismes intergouvernementaux de la Convention TIR et

du CTI concernant l'application du régime TIR sur le territoire de la Fédération de Russie, d'inviter M. Amelyanovich (Fédération de Russie) à participer à la cinquante-huitième session de la TIRExB en tant qu'observateur et de réitérer que la Commission se tient à la disposition du SFD pour l'aider à chercher et à trouver des solutions possibles à la crise.

12. S'agissant de la situation actuelle en Fédération de Russie, la Commission de contrôle a pris note du document informel n° 15 (2014) transmis par l'IRU et qui contient une mise à jour des développements connus qui sont survenus depuis la précédente réunion de la Commission, ainsi que des informations concernant un audit de l'ASMAP effectué récemment, l'accès de l'IRU à des documents faisant état de demandes de paiement en souffrance en Fédération de Russie, ainsi que diverses études évaluant les répercussions économiques des restrictions imposées par le SFD à l'utilisation du régime TIR dans ce pays. La TIRExB a également noté que le SFD avait annoncé une prolongation des restrictions et qu'il n'accepterait plus les carnets TIR au bureau de douane de Torfyankovka (région de Vyborg) entre la Finlande et la Fédération de Russie à compter du 21 avril 2014. Selon M. Somka (Ukraine), le décret n° 58 (2014) avait été émis à titre «expérimental», ce qui signifie qu'il pouvait être appliqué sans la participation du Ministère de la justice.

13. En dépit de la détérioration croissante de l'utilisation du régime TIR en Fédération de Russie, M. Retelski (IRU), se référant à l'engagement positif et aux efforts inlassables de différents partenaires russes de la Convention TIR, a réitéré l'espoir de l'IRU que le régime TIR serait prochainement rétabli sur le territoire de la Fédération de Russie. C'est ce qui explique que l'Assemblée générale de l'IRU, réunie au début avril 2014, ait jugé prématuré (voire contreproductif) d'envisager tout retrait de la couverture de garantie sur le territoire de la Fédération de Russie, tout en se réservant le droit de le faire dans le futur si une telle démarche était jugée appropriée.

14. La Commission de contrôle a pris note du document informel n° 12 (2014) transmis par M. Somka (Ukraine) et contenant une analyse juridique portant sur la possibilité pour l'ASMAP, de facto et *de jure*, de délivrer des carnets TIR et de fonctionner comme garant en vertu des dispositions de la première partie de l'annexe 9, à la lumière de la situation qui prévaut actuellement en Fédération de Russie. Selon M. Somka les principaux résultats de cette analyse permettent de conclure que l'ASMAP devrait s'acquitter de ses obligations conformément à la Convention et aux termes de l'accord de garantie conclu avec le SFD. Même si l'ASMAP continue à être habilitée et si son accord avec le SFD reste valable, les restrictions imposées par le SFD empêchent l'ASMAP de s'acquitter pleinement de ses obligations dans le cadre de l'accord qui la lie au SFD et, partant, conformément aux dispositions de la Convention. Selon l'analyse en question, cette impossibilité de fonctionner correctement devrait objectivement entraîner la résiliation de l'accord ainsi que le retrait par les autorités compétentes de la Fédération de Russie de l'habilitation à délivrer des carnets TIR et à fonctionner comme garant, conformément à l'article 5 de la première partie de l'annexe 9. Il en résulte, selon M. Somka, qu'en l'absence de telles décisions les autres Parties contractantes sont fondées à refuser les carnets TIR délivrés par l'ASMAP.

15. La Commission a remercié M. Somka (Ukraine) de sa contribution à l'évaluation juridique d'ensemble de la situation qui prévaut en Fédération de Russie, tout en observant que cette évaluation n'avait peut-être pas tenu compte de toutes les dispositions qui pourraient être en jeu dans le cadre d'une analyse juridique complète. Il s'agit en particulier de l'article 45, qui recommande aux Parties contractantes d'ouvrir le plus grand nombre possible de bureaux de douane aux opérations TIR, tant à l'intérieur du pays qu'aux frontières. À ce propos, la TIRExB a relevé qu'en règle générale les Parties contractantes ne publient une liste des bureaux de douane qu'au moment où le régime TIR devient opérationnel dans leur pays. La TIRExB a rappelé ses discussions antérieures concernant la mise sur pied d'une base de données électronique sur les bureaux de douane ainsi que sa décision de commencer à travailler sur ce projet, conformément à l'alinéa a) du point 8 de

son mandat. D'une manière générale, aussi longtemps que l'habilitation et l'accord restent valables, les autorités douanières d'autres Parties contractantes doivent respecter leurs engagements internationaux au titre de la Convention et accepter les carnets TIR délivrés par l'ASMAP, même si elle est objectivement incapable de s'acquitter pleinement de ses fonctions en raison des circonstances. M. Somka a souligné qu'à son avis le non-respect des prescriptions de base de la Convention TIR, qui met l'association nationale dans l'impossibilité d'agir comme garante malgré l'existence d'un accord formel, justifie que d'autres Parties contractantes n'acceptent plus les garanties fournies par cette association.

VI. Application de dispositions spécifiques de la Convention TIR

A. Utilisation de garanties supplémentaires

Document: document informel n° 8 (2014).

16. La Commission de contrôle a pris note du document informel n° 8 (2014) ainsi que de la présentation par M. Retelski (IRU) des nouveaux produits que l'IRU a introduit récemment ou qu'elle se propose de lancer prochainement, comme les carnets TIR comportant différents niveaux de garantie ou destinés à des produits spécifiques, l'extension à d'autres pays du système de volets TIR+ et l'utilisation de carnets TIR pour des transports intérieurs. Il a également informé la Commission qu'à compter du 1^{er} mai 2014, l'IRU réduirait le prix du carnet TIR à 4 volets de 37 à 25 francs suisses pour tous les pays. Une nouvelle liste de tous les prix des carnets TIR délivrés serait transmise prochainement à la TIRExB.

17. Plusieurs membres de la Commission ont salué les efforts déployés par l'IRU pour proposer de nouveaux produits aux opérateurs. D'autres membres se sont cependant interrogés sur le bien-fondé de l'introduction d'un carnet spécial pour les transports intérieurs, appelé «iCarnet». M. Retelski (IRU) a expliqué qu'un tel carnet iTIR pourrait être utilisé pour transporter des marchandises qui sont encore sous contrôle douanier entre deux bureaux de douane d'un même pays. Et que bien qu'elles soient soumises aux dispositions de la législation nationale, les dispositions de la Convention TIR s'appliqueraient *mutatis mutandis* (c'est à dire: dans la mesure où elles sont applicables). À cet égard, considérant qu'il n'y a pas de rapport avec la Convention TIR, plusieurs membres de la TIRExB ont mis en doute la pertinence de la structure du document ainsi que de l'utilisation de la clause *mutatis mutandis*. La Commission s'est en outre demandée si les risques d'assurance liés aux divers produits proposés, tous couverts apparemment par le même assureur international (AXA) relevaient tous de la même police d'assurance (ce qui signifierait que les risques concernant n'importe lequel d'entre eux auraient des répercussions sur le fonctionnement de la chaîne internationale de garantie TIR) ou si des polices séparées avaient été conclues. M. Retelski a confirmé que des couvertures d'assurance séparées avaient été conclues pour l'iCarnet et il a accepté de revenir sur cette question à une prochaine occasion.

18. Plusieurs membres de la Commission ont également souligné le fait que l'exigence de garanties supplémentaires n'était pas conforme aux dispositions de la Convention TIR, en particulier à l'article 4, et que le moyen le plus approprié de résoudre le problème récurrent de la couverture de garantie insuffisante semblait être d'accroître le montant maximum par carnet TIR conformément au paragraphe 3 de l'article 8. Il a été rappelé que la Convention TIR autorisait le recours à des escortes douanières pour le transport dans des circonstances exceptionnelles et il a été fait mention de la conclusion récente du projet d'accord de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) sur la facilitation des échanges, qui stipule que «Chaque Membre pourra exiger le recours au convoiage douanier ou à

l'escorte douanière pour le trafic en transit, uniquement dans des circonstances présentant des risques élevés ou lorsque l'utilisation de garanties ne permet pas d'assurer le respect des lois et réglementations douanières.» (art. 11, par. 11.5).

19. La TIRExB a décidé de reporter l'examen de cette question à sa session suivante.

VII. Informatisation du régime TIR

A. État d'avancement du projet eTIR

20. La Commission de contrôle a été informée que lors de sa cent trente-sixième session (du 4 au 7 février 2014), le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) avait pris note d'une demande d'orientation du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1) quant à la stratégie à suivre concernant les modalités de soumission de déclarations eTIR le long de l'itinéraire d'un transport TIR. Le GE.1 avait adressé cette demande après avoir constaté que les prescriptions nationales en matière de données de sûreté et de sécurité, qui accompagnent généralement la déclaration en douane, diffèrent d'un pays à l'autre. En l'absence de documents officiels, le Groupe de travail avait décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de juin 2014. La TIRExB a noté que la prochaine session du GE.1 était prévue pour septembre 2014.

21. La Commission a noté que la Turquie et l'Italie étaient parvenues, avec l'assistance du secrétariat de la CEE et de la Commission européenne, à un accord sur le mandat du projet eTIR, ouvrant la voie à des mesures concrètes visant à le mettre en œuvre.

22. Le secrétariat a présenté brièvement une proposition de projet pilote eTIR conjoint CEE-IRU destiné à démontrer qu'il est possible de parvenir à une solution TIR pleinement informatisée en utilisant essentiellement les systèmes déjà existants (nationaux ou du secteur privé) tout en conservant comme objectif final la mise en place d'un système eTIR complet tel qu'il est décrit dans le modèle de référence. La Commission s'est montrée généralement favorable à l'initiative visant à accélérer le processus d'informatisation et deux de ses membres ont fait part de l'intérêt potentiel de leurs administrations à participer à ce projet pilote. La Commission a cependant contesté l'obligation faite aux utilisateurs de carnets TIR d'utiliser le système TIR-EPD de l'IRU pour soumettre leurs déclarations douanières et elle a encouragé la CEE et l'IRU à voir si d'autres options pourraient aussi être incluses dans le projet pilote.

23. Dans le cadre des discussions portant sur la nécessité d'accélérer l'informatisation du régime TIR, le secrétariat a informé la Commission que des lettres seraient envoyées aux directeurs généraux des douanes et aux ministres des transports de toutes les Parties contractantes à la Convention TIR pour les inviter à participer à la cinquante-huitième session de l'AC.2 le 12 juin 2014 afin, notamment, de faire connaître leurs points de vue et d'exprimer leur appui au projet eTIR.

B. Compte de l'ONU pour le développement

24. La Commission a ensuite pris note des progrès accomplis au titre du projet 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», financé par le Compte de l'ONU pour le développement et en particulier de ce que le consultant recruté pour analyser les lacunes en Géorgie avait soumis un premier projet de document. Une fois que toutes les commissions régionales auront achevé les analyses des

lacunes, la première réunion du Groupe d'experts interrégional sera organisée afin de sélectionner les pays pilotes et de mieux définir les résultats escomptés au vu des fonds disponibles pour chaque pays concerné. La Commission a aussi noté que le Comité des transports intérieurs (CTI) avait, lors de sa soixante-seizième session, salué les progrès réalisés dans le cadre de ce projet.

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

25. Le secrétariat a informé la Commission qu'il avait reçu jusqu'alors 30 réponses en anglais et 2 en russe au questionnaire sur la délivrance des certificats d'agrément au niveau national qu'il avait lancé en février 2014 à la demande de la Commission. Le secrétariat devait préparer une évaluation des résultats pour examen par la Commission à sa prochaine session.

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

A. Mise en œuvre des aspects intermodaux de la procédure TIR

26. Faute de temps, la Commission a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session.

B. Expéditeur et destinataire habilités

Document: document informel n° 9 (2014).

27. La Commission a pris note du document informel n° 9 (2014), établi par le secrétariat et contenant une analyse des considérations pratiques et juridiques qui doivent être prises en compte lors de l'introduction du concept d'expéditeur habilité dans la Convention TIR. De l'avis de la Commission, ce document paraissait davantage axé sur les inconvénients potentiels que sur les aspects positifs du concept proposé en matière de facilitation. Elle a souligné que l'utilisation d'outils électroniques facilitait considérablement de nos jours la supervision par les douanes des expéditeurs habilités.

28. À la suite de discussions approfondies, la Commission a conclu qu'elle souhaitait aller de l'avant avec l'introduction du statut d'expéditeur habilité en soumettant une proposition complète et concrète à l'AC.2 et qu'elle s'efforcerait de le faire au moyen d'une nouvelle note explicative à l'article 49 de la Convention TIR, ce qui devrait fournir une base légale générale pour l'introduction de simplifications supplémentaires. Le choix de l'article 49 soulignerait aussi l'avis général de la Commission selon lequel le concept d'expéditeur habilité doit être traité comme une mesure de facilitation nationale qui n'empêche pas l'application de la Convention TIR. À cette fin, la Commission a demandé au secrétariat d'établir – en se basant sur des exemples existants ainsi que sur la présentation Power Point de M. Lindström (Finlande) à la cinquante-sixième session de la Commission (voir le document informel n° 27 (2013)) – un document décrivant les modalités possibles de la mise en œuvre du concept (peut-être à l'aide d'un exemple des meilleures pratiques) et comportant des propositions de note explicative à l'article 49. M. Retelski (IRU) a informé la Commission que les autorités douanières polonaises, en étroite collaboration avec l'association nationale ZMPD (Association polonaise des transporteurs routiers internationaux), avait accordé à plus de 100 détenteurs de carnets TIR polonais la possibilité d'effectuer les tâches du bureau de douane de départ – c'est-à-dire

vérifier le véhicule et les marchandises, apposer les scellements et remplir les rubriques 16 à 23 du carnet TIR, y compris en y apposant les timbres douaniers – avant de se présenter au bureau de douane de sortie et que des mesures appropriées avaient été prises pour modifier en conséquence l'accord de garantie national ainsi que le système de déclaration préalable électronique TIR (TIR-EPD). La Commission a décidé d'évaluer plus avant la situation polonaise.

IX. Fonctionnement du système de garantie international TIR

A. Enquête sur les demandes de paiement

29. La Commission a pris note du fait que le secrétariat n'avait pas été en mesure de publier un document contenant les résultats de l'enquête en raison de l'absence de données en provenance de plusieurs pays clefs, notamment de la Fédération de Russie. La Commission a prié le secrétariat d'envoyer un nouveau rappel à tous les pays concernés en insistant sur le fait que la Commission de contrôle ne pouvait remplir les fonctions qui lui ont été confiées par les Parties contractantes à la Convention TIR en vertu des dispositions de l'article 10 de l'annexe 8 de la Convention que si ces mêmes Parties contractantes répondent de manière complète et dans les délais aux questionnaires de la TIRExB.

B. Résiliation de l'accord entre les autorités douanières et l'association garante au Portugal

Documents: document informel n° 10 (2013), document informel n° 10 (2013)/Add.1.

30. La Commission de contrôle a examiné le document informel n° 10 (2013) et son Add.1, qui fournissent des informations détaillées, notamment des échanges de lettres entre les parties, au sujet de l'intention de l'association nationale portugaise ANTRAM (Association nationale des transporteurs publics routiers de marchandises) de résilier l'accord de garantie qui la lie aux autorités douanières portugaises en raison du fait qu'elle n'est plus membre de l'IRU et qu'elle a cessé de délivrer des carnets TIR.

31. Le secrétariat a informé la Commission que bien que l'ANTRAM ne soit plus membre de l'IRU depuis octobre 2012 la chaîne internationale de garantie lui avait délivré des certificats d'assurance pour les années 2013 ainsi que 2014. En réponse à une demande de précisions, M. Retelski (IRU) a informé la Commission qu'en dépit du fait que l'ANTRAM n'est plus membre de l'IRU il avait été décidé de ne pas mettre fin à l'engagement qui lui permet contractuellement d'agir comme association garante au Portugal au nom de la chaîne internationale de garantie gérée par l'IRU. Cette décision avait été prise à titre exceptionnel pour éviter toute interruption de la couverture de garantie sur le territoire douanier de l'Union européenne, ce qui aurait risqué de se produire s'il n'y avait plus de couverture de garantie sur le territoire du Portugal.

32. La Commission de contrôle a demandé au secrétariat d'adresser une lettre aux autorités douanières portugaises (avec copie à la Commission européenne et à l'IRU) pour leur préciser que la TIRExB soutient pleinement l'évaluation faite par le Secrétaire TIR dans sa lettre du 20 mars 2013 à ces mêmes autorités, y compris la proposition que l'association nationale espagnole puisse également fournir une couverture de garantie pour le territoire du Portugal (comme dans le cas de la Belgique et du Luxembourg, où l'association nationale belge, FEBETRA (Fédération Royale Belge des transporteurs et des prestataires de services logistiques), fournit, à l'aide de certificats séparés, une couverture de garantie pour les territoires de la Belgique et du Luxembourg). La Commission a décidé

de ne pas reprendre l'examen de cette question, sauf si elle recevait de nouvelles demandes d'assistance de la part des autorités douanières portugaises.

C. Décision du Service fédéral des douanes de la Fédération de Russie de mettre fin à l'accord avec l'ASMAP

Document: document informel n° 30 (2013).

33. À la suite de l'examen approfondi de la situation en Fédération de Russie qui a eu lieu au titre du point V de l'ordre du jour, M. Retelski (IRU) a informé la Commission des derniers développements liés à l'appel d'offres lancé par les autorités nationales compétentes de la Fédération de Russie en vue de trouver une association qui puisse être agréée en vertu de l'article 6 de la Convention avant le 1^{er} juillet 2014. Selon les informations reçues par l'IRU l'une des conditions posées aux parties intéressées est qu'elles fournissent une garantie bancaire complète pour tous les mouvements qui sont de la responsabilité de la nouvelle association.

D. Mise en œuvre de la troisième partie de l'annexe 9 de la Convention

Document: document informel n° 4 (2014).

34. La Commission a pris note du document informel n° 4 (2014), établi par le secrétariat. Suite à l'entrée en vigueur le 10 octobre 2013 de la troisième partie de la nouvelle annexe 9 à la Convention, l'organisation internationale habilitée est tenue de soumettre à l'AC.2 ou à la TIRExB divers types d'informations destinées à améliorer la transparence de l'application et du fonctionnement de la Convention TIR. Dans ce document, le secrétariat en présentait les différents éléments ainsi que des détails relatifs à leur soumission, concernant par exemple les contenus, délais et destinataires (le cas échéant) tout en sollicitant des instructions de la Commission quant à la manière de les appliquer.

35. La Commission a reconnu que certains éléments manquaient de clarté et gagneraient à être précisés. Elle a demandé à cette fin au secrétariat d'établir pour chaque élément une proposition (sous forme de note explicative ou de commentaire) donnant des détails sur son application. Dans le même temps, les membres de la TIRExB ont été priés de faire part au secrétariat avant le 1^{er} juin 2014 de leurs observations ou suggestions en réponse aux questions posées par le secrétariat dans les paragraphes 16 à 22 du document informel n° 4 (2014).

X. Prix des carnets TIR

Document: document informel n° 11 (2014).

36. La Commission a pris note du document informel n° 11 (2014) dans lequel le secrétariat présente les prix de tous les types de carnets TIR délivrés par les associations nationales, transmis conformément aux dispositions de l'article 3 vi) de la première partie de l'annexe 9 de la Convention. La Commission a demandé au secrétariat d'envoyer à toutes les associations qui n'ont pas communiqué de données une lettre les informant que ne pas le faire constitue une violation des dispositions de la Convention. La Commission a en outre prié le secrétariat de transmettre le document avec les prix à l'AC.2 pour examen lors de sa session d'octobre et d'attendre les instructions de l'AC.2 pour savoir si la fonction de surveillance de la TIRExB devait aller au-delà de la collecte et de la diffusion des prix, avant d'entreprendre toute analyse économique.

XI. Activités du secrétariat

Document: document informel n° 13 (2014).

37. Ce point de l'ordre du jour n'a pas pu être examiné faute de temps.

XII. Questions diverses

38. Ce point de l'ordre du jour n'a pas pu être examiné faute de temps.

XIII. Restriction à la distribution des documents

39. La Commission a décidé que les documents informels n^{os} 8, 11, 12, 14 et 15 (2014), publiés en vue d'être examinés lors de la présente session, seraient à distribution restreinte.

XIV. Date et lieu de la prochaine session

40. La Commission de contrôle TIR a décidé de tenir sa cinquante-neuvième session les 30 juin et 1^{er} juillet 2014 à Genève.
