



---

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

Genève, 14 et 15 octobre 2020

Point 9 a) de l'ordre du jour provisoire

**Questions diverses :****Rapport d'audit externe de l'Union internationale  
des transports routiers et questions connexes****Rapport d'audit pour 2019 sur les registres et comptes tenus  
par l'organisation internationale concernant l'organisation  
et le fonctionnement du système de garantie international  
et l'impression et la distribution de carnets TIR\*****Communication de l'Union internationale des transports routiers****Contexte**

Le Comité souhaitera peut-être rappeler que les nouveaux paragraphes o), p) et q) de l'article 2 de la troisième partie de l'annexe 9 de la Convention TIR, qui prescrivent la publication annuelle d'un rapport d'audit et d'une lettre d'observations sur les registres et comptes tenus par l'organisation internationale concernant l'organisation et le fonctionnement du système de garantie international et l'impression et la distribution de carnets TIR, sont entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2018. En outre, l'annexe IV à l'Accord entre la Commission économique pour l'Europe (CEE) et l'Union internationale des transports routiers (IRU) pour la période 2020-2022 énonce les exigences et lignes directrices à suivre obligatoirement pour la publication du rapport d'audit, conformément aux nouvelles dispositions de la Convention susmentionnées (voir ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2019/24). À cet égard, la CEE et l'IRU ont modifié l'Accord conclu pour la période 2017-2019 afin de garantir que les lignes directrices figurant à l'annexe IV du nouvel Accord soient aussi appliquées en 2019. À l'annexe du présent document, le secrétariat reproduit la lettre d'observations et le rapport d'audit pour l'année terminée le 31 décembre 2019.

---

\* Le présent document reproduit tel quel le texte qui a été soumis au secrétariat.



## Annexe

Union internationale des transports routiers (IRU)  
À l'attention du Secrétaire général, M. Umberto de Pretto  
La Voie Creuse, 16 – 1211 Genève

À Genève, le 23 juillet 2020

**Lettre d'observations concluant l'audit des registres et comptes de l'Union internationale des transports routiers concernant l'organisation et le fonctionnement du système de garantie international et l'impression et la publication de carnets TIR pour l'année 2019**

Lettre d'observations concluant notre audit des registres et comptes de l'Union internationale des transports routiers concernant l'organisation et le fonctionnement du système de garantie international et l'impression et la publication de carnets TIR pour l'année 2019.

Cher M. de Pretto,

Nous avons terminé notre audit des registres et comptes de l'Union internationale des transports routiers (IRU) concernant l'organisation et le fonctionnement du système de garantie international et l'impression et la publication de carnets TIR pour l'année 2019, conformément à l'Accord conclu entre la CEE et l'IRU pour la période 2017-2019, y compris ses annexes et son amendement n° 1, et avons publié notre rapport en date du 21 juillet 2020.

Au cours de l'audit, nous avons évalué les principes comptables appliqués et les estimations significatives faites par la direction, ainsi que la conception et l'efficacité opérationnelle de votre système de contrôle interne. Nous avons effectué à la fois des tests de détail et des tests des contrôles lorsque cela a été jugé nécessaire au vu des circonstances.

L'objectif de la lettre d'observations est de présenter les possibilités d'amélioration des procédures et contrôles comptables que nous avons relevées pendant nos travaux. Nous n'avons décelé aucune faiblesse importante dans votre système de contrôle interne lors de notre audit.

Bien cordialement,

PricewaterhouseCoopers SA

(Signé) Philippe Tzaud

(Signé) Tarik Bouchama

## **Union internationale des transports routiers – Genève**

### **Rapport des auditeurs à la Présidence**

Audit des registres et comptes de l'Union internationale des transports routiers concernant l'organisation et le fonctionnement du système de garantie international et l'impression et la publication de carnets TIR pour l'année 2019.

## **Rapport des auditeurs à la Présidence de l'Union internationale des transports routiers**

### **Genève**

Nous avons réalisé un audit des registres et comptes de l'Union internationale des transports routiers (IRU) concernant l'organisation et le fonctionnement du système de garantie international et l'impression et la publication de carnets TIR pour l'année 2019, conformément à l'Accord conclu entre la CEE et l'IRU pour la période 2017-2019, y compris ses annexes et son amendement n° 1.

Le rapport relève de la responsabilité de la direction de l'IRU. Notre responsabilité est d'exprimer une opinion sur ce rapport sur la base de notre audit.

Nous avons effectué notre audit conformément aux Normes internationales d'audit (ISA). Ces normes requièrent que l'audit soit planifié et réalisé en vue d'obtenir une assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives. Nous avons examiné, sur la base de tests, les pièces justificatives des données présentées dans les états financiers. Nous avons en outre évalué les principes comptables appliqués et les estimations significatives faites par la direction, ainsi que la présentation des états financiers dans leur ensemble. Notre audit constitue une base raisonnable pour l'expression de notre opinion.

Notre opinion est que les états financiers fournis par l'IRU relatifs à la mise en œuvre de l'Accord conclu entre la CEE et l'IRU concernant :

- Les registres, les comptes et les documents connexes se rapportant à l'organisation et au fonctionnement du système de garantie international et à l'impression et à la distribution de carnets TIR, ainsi que les contrôles internes correspondants ; et
- Les statistiques TIR transmises par l'IRU au Comité de gestion TIR et au Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (SafeTIR, relevé des irrégularités, règlement des demandes de paiement et statistiques sur la distribution des carnets TIR aux associations nationales) ;

ont été établis de manière à donner une image fidèle et conformément aux contrôles internes correspondants.

De plus, notre opinion est que les opérations qui ont été relevées ou testées durant notre audit se sont révélées, à tous égards importants, conformes à l'Accord entre la CEE et l'IRU pour la période 2017-2019 tel qu'approuvé par le Comité de gestion TIR, y compris à ses annexes et à son amendement n°1.

PricewaterhouseCoopers SA

(Signé) Philippe Tzaud

(Signé) Tarik Bouchama

À Genève, le 23 juillet 2020

Pièces jointes :

- Explication des contrôles internes effectués par l'IRU concernant l'organisation et le fonctionnement du système de garantie international ;
- Explication des contrôles internes effectués par l'IRU concernant l'impression de carnets TIR ;
- Explication des contrôles internes effectués par l'IRU concernant la distribution de carnets TIR ;

- Explication des contrôles internes effectués par l'IRU concernant les statistiques TIR transmises par l'IRU au Comité de gestion TIR et au Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (SafeTIR, relevé des irrégularités, règlement des demandes de paiement et statistiques sur la distribution des carnets TIR aux associations nationales) ;
- Explication des tests d'audit réalisés.

**Pièce jointe n°1 :**  
**Explication des contrôles internes effectués par l'IRU concernant l'organisation et le fonctionnement du système de garantie internationale**

L'IRU s'emploie à préserver et à continuer d'enrichir la proposition de valeur qu'offre la Convention TIR, en fonction des besoins des différentes régions, afin de soutenir son application dans les zones existantes. Elle s'efforce également, en étroite collaboration avec la CEE, d'étendre le régime TIR à de nouveaux pays sélectionnés.

Dans les zones appliquant déjà la Convention TIR, l'IRU s'attache à rendre la Convention plus accessible à ses utilisateurs finaux. Dans ces zones comme dans les nouvelles zones, l'Union aide ses membres, la CEE et les Parties contractantes à accroître la dématérialisation du régime TIR (système eTIR).

La Convention TIR et, en particulier, le système eTIR sont des instruments concrets qui peuvent être mis au service du secteur et procurer des avantages tangibles, surtout en cette période de pandémie de COVID-19.

En outre, avec ses associations membres, l'IRU vise à trouver et mettre en place des solutions permettant d'optimiser l'ensemble des procédures et processus suivis par les transporteurs et les autres acteurs de la chaîne d'approvisionnement.

**Organisation de la chaîne internationale de garantie TIR et traitement des irrégularités et des demandes de paiement dans le cadre du régime TIR**

1. L'IRU a souscrit une police globale auprès d'AXA Assurance SA afin de couvrir, à hauteur de 300 000 000 de francs suisses par an, les dettes des associations garantes découlant d'accords de garantie TIR conclus avec des autorités douanières nationales, et a fourni une copie certifiée conforme de cette police à chaque Partie contractante sur le territoire de laquelle le régime TIR est opérationnel. Chaque année, l'IRU transmet aux douanes, par l'intermédiaire de l'association garante nationale, l'attestation d'assurance comme preuve de la couverture de la garantie.
2. Chaque mois, l'IRU communique à AXA Assurance SA des informations sur le nombre de carnets TIR délivrés aux associations. Sur la base de ces informations, AXA envoie la facture relative à la prime d'assurance et l'IRU s'en acquitte dans les délais fixés.
3. Conformément à la police souscrite auprès d'AXA, l'IRU est tenue de veiller à ce que chaque association dispose d'une assurance qui couvre la responsabilité de chaque titulaire d'un carnet TIR vis-à-vis de la chaîne de garantie TIR dans le cadre de la Convention.
4. Afin de s'acquitter de cette obligation, l'IRU a souscrit à une police d'assurance internationale gérée par un courtier international.
5. L'IRU comptabilise une provision pour demandes de paiement afin de pallier l'absence d'assurance dans certains pays.
6. Les éléments relatifs aux demandes de paiement émises par les douanes (à savoir les prénotifications, les notifications et les demandes de paiement elles-mêmes) sont transmis par les associations garantes à l'IRU, qui les enregistre dans son système informatique. Ils sont traités en coopération avec les associations garantes et les compagnies d'assurance et conformément aux principes et délais énoncés dans la Convention TIR, la législation nationale applicable et les règles et règlements contractuels de l'IRU.
7. Les acteurs de la chaîne de garantie TIR (les compagnies d'assurance) sont régulièrement informés du statut des demandes de paiement reçues par l'IRU et, en conséquence, des risques financiers réels. Qui plus est, les tendances générales et les séries de prénotifications, notifications et demandes de paiement sont repérées et signalées. Ces informations permettent de mesurer l'efficacité du système de garantie internationale.

8. Lorsque l'IRU est informée d'une demande de paiement par une association garante, elle lui fait part, dans le délai de trois mois prévu au paragraphe 4 de l'article 11 de la Convention TIR, de sa position concernant la demande et autorise le paiement si celle-ci est conforme à la Convention et à la législation nationale applicable.

9. Les sommes versées par l'association garante en paiement des demandes TIR lui sont remboursées par l'IRU dans le cadre de la chaîne de garantie TIR. Toutes les sommes que l'IRU débourse apparaissent sur ses comptes et sont dûment communiquées aux compagnies d'assurance, qui les remboursent.

10. Les demandes de paiement qui sont considérées comme ayant été émises en violation des dispositions de la Convention TIR ne peuvent être payées de façon volontaire par la chaîne de garantie TIR. Elles sont donc contestées auprès des autorités compétentes par les associations garantes, si besoin est avec l'appui des avocats de la chaîne de garantie TIR.

### **Provisions pour risques et charges de l'IRU**

11. Les provisions pour risques et charges de l'IRU sont censées couvrir le risque de diminution de trésorerie lié à la chaîne internationale de garantie TIR.

12. Les provisions nécessaires pour couvrir le risque de diminution de trésorerie au-delà de la police d'assurance existante sont estimées en appliquant le cadre Bâle III.

13. Chaque année, l'IRU engage un expert indépendant chargé d'estimer le niveau de fonds propres qui devrait permettre à l'Union de garantir sa solidité financière.

14. L'IRU vérifie que l'estimation est réalisée à partir de données exactes, grâce au rapprochement des montants concernés, notamment la valeur moyenne d'un carnet, le nombre total de demandes payées, le montant total versé, le nombre total de carnets TIR délivrés, le montant moyen des demandes payées et le coût de traitement des demandes internes et externes.

15. Sur la base de l'estimation annuelle réalisée par l'expert indépendant, la Présidence de l'IRU décide d'ajuster, ou non, les provisions pour risques et charges, modifications qui seront reflétées dans les états financiers de l'Union.

### **Pièce jointe n°2 :**

#### **Explication des contrôles internes effectués par l'IRU concernant l'impression de carnets TIR**

16. Les associations nationales doivent envoyer deux fois par an les prévisions relatives à leurs besoins en carnets TIR afin que l'IRU puisse prévoir le nombre de carnets TIR à faire imprimer pour l'année suivante.

17. Sur la base de ces prévisions, l'IRU indique aux imprimeurs, à la fin de chaque année, le nombre et les types de carnets TIR attendus l'année suivante et établit un calendrier des livraisons.

18. L'IRU s'assure que les livraisons de carnets TIR effectuées par les imprimeurs correspondent aux quantités et aux types de carnets TIR qu'elle a commandés et que les factures reçues des imprimeurs sont conformes aux accords conclus avant de les enregistrer dans ses comptes.

19. L'IRU constitue et maintient un stock suffisant de carnets TIR pour assurer les prochaines livraisons.

**Pièce jointe n°3 :**  
**Explication des contrôles internes effectués par l'IRU concernant la distribution de carnets TIR**

20. Une fois la commande de l'association reçue (normalement six semaines avant la date de livraison souhaitée), l'IRU effectue deux vérifications avant de passer à l'étape suivante : elle s'assure qu'elle dispose d'un stock de carnets TIR suffisant pour honorer la commande et vérifie que l'association n'a pas de dettes en souffrance, sinon la commande n'est pas traitée tant que les montants dus n'ont pas été réglés.

21. Si les deux vérifications susmentionnées sont satisfaisantes, l'IRU envoie une confirmation à l'association et lui communique le délai de livraison de la commande.

22. Une fois que les carnets TIR sont prêts à être expédiés, l'IRU transmet à l'association les informations relatives à la livraison (numéro de référence d'expédition pour le transport, date et lieu).

23. L'IRU prépare la commande (sur palettes ou en cartons) et le bon de livraison.

24. Le système informatique de l'IRU édite le bon de livraison le jour de l'expédition des carnets TIR. Chaque numéro de carnet TIR faisant partie de l'envoi est attribué à l'association nationale destinataire. À compter de ce moment, les carnets TIR sont considérés comme transmis à l'association. Le bon de livraison indique le type et le nombre de carnets TIR expédiés.

25. L'émission du bon de livraison déclenche l'établissement de la facture, qui est enregistrée automatiquement dans le système comptable de l'IRU. Le prix de chaque type de carnet TIR est automatiquement importé du système. Le montant perçu par carnet pour la Commission de contrôle TIR (TIRExB) et le secrétariat TIR figure séparément sur la facture pour l'année 2019.

26. Chaque carnet TIR est relié à un numéro de bon de livraison et à un numéro de facture dans les systèmes informatiques de l'IRU afin que celle-ci sache précisément quelles associations utilisent les carnets TIR.

27. Dès réception de la livraison, l'association envoie une confirmation à l'IRU.

28. Le paiement de la facture doit intervenir dans les soixante jours suivant la date de la facture finale.

29. Le recouvrement des montants dus est effectué manuellement par l'IRU car le système ne permet pas un tel suivi. En outre, une association ne peut pas recevoir de carnets TIR tant qu'elle n'a pas payé ses factures échues.

**Pièce jointe n°4 :**  
**Explication des contrôles internes effectués par l'IRU concernant les statistiques TIR transmises par l'IRU au Comité de gestion TIR et au Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (SafeTIR, relevé des irrégularités, règlement des demandes de paiement et statistiques sur la distribution des carnets TIR aux associations nationales)**

30. Le service de la statistique publie chaque mois, en coopération avec l'équipe SafeTIR et à usage interne, un état des fins d'opérations TIR et des rapprochements (statistiques SafeTIR), qui comprend les fins d'opérations TIR enregistrées par les douanes et les demandes de rapprochement envoyées aux douanes le mois précédent.

31. Le service de la statistique communique trois fois par an à la CEE (en prévision de chaque session du Groupe de travail), en coordination avec l'équipe chargée des demandes de paiement TIR, les statistiques relatives aux demandes de paiement et les statistiques SafeTIR.



**Pièce jointe n°5 :  
Explication des tests d'audit réalisés****Test de corroboration :**

Les procédures d'audit ci-après ont été effectuées pour tous les comptes qui entraînent dans le champ de l'audit, à savoir les comptes concernant l'organisation et le fonctionnement du système international de garantie et l'impression et la distribution de carnets TIR :

- Revue analytique ;
- Tests de détail (à partir d'un échantillon).

**Test des contrôles :**

Pour tous les contrôles qui concernent l'organisation et le fonctionnement du système de garantie international et l'impression et la distribution de carnets TIR (qui sont aussi mentionnés dans les pièces jointes 1 à 4), nous avons testé les contrôles en utilisant diverses méthodes telles que la réexécution, l'observation et l'inspection, afin de nous assurer que les contrôles pertinents existaient et qu'ils étaient exécutés correctement.

---