



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

Genève, 9 et 10 (matin) février 2022

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

1. La Commission de contrôle TIR (TIRExB) a tenu sa quatre-vingt-neuvième session le 12 juillet 2021 à Genève et en ligne.
2. Les membres suivants de la Commission y ont participé : M. S. Amelyanovitch (Fédération de Russie), M. M. Ayati (République islamique d'Iran), M. M. Ciampi (Italie), M. R. Kaboulov (Ouzbékistan), M. P. J. Laborie (Commission européenne), M. F. Valiyev (Azerbaïdjan), M^{me} P. Yalcin Bastirmaci (Turquie) et M^{me} C. Zuidgeest (Pays-Bas). M. H. R. Mayer (Autriche) était excusé.
3. M^{me} T. Rey-Bellet a assisté à la session en qualité d'observatrice de l'Union internationale des transports routiers (IRU).

II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)*Document(s) :* Document informel TIRExB/AGE/2021/89 (projet).

4. La TIRExB a adopté l'ordre du jour de la session tel qu'il figure dans le document informel TIRExB/AGE/2021/89 (projet) en y ajoutant le document informel n° 8 (2021), qui sera examiné au titre du point 9 de l'ordre du jour, intitulé « Problèmes signalés par des sociétés de transport de la République de Moldova en Ukraine ».

**III. Adoption du rapport de la quatre-vingt-huitième session de
la Commission de contrôle TIR (point 2 de l'ordre du jour)***Document(s) :* Document informel TIRExB/REP/2021/88 (projet avec commentaires).

5. La TIRExB a adopté le rapport de sa quatre-vingt-huitième session, qui figure dans le document informel TIRExB/REP/2021/88 (projet avec commentaires).



IV. Programme de travail pour la période 2021-2022 (point 3 de l'ordre du jour)

Document(s) : Document informel n° 2 (2021)/Rev.1.

6. La Commission a examiné le document informel n° 2 (2021)/Rev.1, dans lequel figure le projet de programme de travail pour la période 2021-2022, révisé conformément aux décisions prises à sa dernière session (TIRExB/REP/2021/88 (projet avec commentaires, par. 7 à 10)). Elle a noté que toutes les modifications convenues lors de sa session précédente avaient bien été prises en compte dans ce projet et l'a donc adopté en demandant au secrétariat de le soumettre pour approbation au Comité de gestion TIR (AC.2) à sa session d'octobre 2021.

7. La TIRExB a attiré l'attention sur les modifications entrées en vigueur ces dernières années et notamment l'annexe 11 et a estimé qu'il était important d'établir une version actualisée du Manuel TIR et de la diffuser le plus rapidement possible.

V. Rapport de l'audit de gestion du Fonds d'affectation spéciale TIR établi par le Bureau des services de contrôle interne de l'ONU (point 4 de l'ordre du jour)

Document(s) : Documents informels n°s 4 (2019) et 4 (2020).

8. La Commission a pris note des informations suivantes communiquées par le secrétariat au sujet des progrès réalisés depuis sa précédente session dans la mise en œuvre des recommandations issues de l'audit, sachant que les recommandations n°s 1, 2, 3, 4, 5, 7 b), 8, 9 et 10 étaient déjà mises en œuvre :

- Recommandation n° 6 : Le Comité de gestion a examiné le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2021/8, dans lequel figure le nouveau mémorandum d'accord entre la Commission économique pour l'Europe (CEE) et l'Union internationale des transports routiers (IRU). Dans ce cadre, il a également examiné le document informel WP.30/AC.2 (2021) n° 8, qui contient les observations du Bureau de la déontologie sur ledit mémorandum d'accord. À l'exception de la délégation de la Fédération de Russie, le Comité a approuvé/appuyé le projet et a demandé au secrétariat de le transmettre au Comité exécutif (EXCOM) pour information. Avec cette décision, le Comité a considéré que la recommandation n° 6 du Bureau des services de contrôle interne (BSCI) avait été approuvée et mise en œuvre (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/153, par.10). Le secrétariat a indiqué à la TIRExB qu'il attendait les commentaires du BSCI sur le libellé de cette décision avant de soumettre le rapport de l'AC.2 ;
- Recommandation n° 7 a) : Le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) a examiné et approuvé l'étude finale sur les causes de la baisse des ventes de carnets TIR. À la demande de l'AC.2, le WP.30 a établi que la recommandation n° 7 a) du BSCI devait être considérée comme mise en œuvre et close (ECE/TRANS/WP.30/314, par. 33).

VI. Informatisation du régime TIR (point 5 de l'ordre du jour)

A. Connexion des systèmes douaniers nationaux au système international eTIR

9. La Commission a accueilli avec satisfaction un résumé des travaux effectués récemment par le secrétariat en ce qui concerne le système international eTIR et les spécifications eTIR. Le secrétariat lui a indiqué qu'il avait élaboré la version 4.3 des spécifications eTIR pour la prochaine (et dernière) session du WP.30/GE.1 en septembre 2021. Il a notamment indiqué que, pour la première fois, la version intégrale des

spécifications techniques eTIR allait être disponible. La Commission a noté que tous les guides techniques destinés à aider les parties prenantes eTIR à connecter leurs systèmes informatiques au système international eTIR avaient été élaborés. Enfin, elle a noté que les travaux se poursuivaient en vue de mettre à niveau le système international eTIR, conformément au projet de version 4.3 des spécifications eTIR.

10. La Commission a noté également que 18 pays avaient manifesté leur intérêt pour des projets d'interconnexion, soit en demandant des informations complémentaires, soit en indiquant leur souhait de lancer un projet de connexion (Arménie, Azerbaïdjan, Géorgie, Inde, Israël, Kirghizistan, Liban, Maroc, Monténégro, Ouzbékistan, Pakistan, Qatar, République de Moldova, République islamique d'Iran, Tadjikistan, Tunisie, Turquie et Ukraine) et que 9 pays (Azerbaïdjan, Géorgie, Kirghizistan, Ouzbékistan, Pakistan, République islamique d'Iran, Tadjikistan, Tunisie et Turquie) avaient déjà lancé un projet d'interconnexion avec l'aide du secrétariat.

11. La Commission a noté en outre que la Commission européenne et quelques-uns de ses États membres avaient mis au point, en collaboration avec le secrétariat, une méthode de validation de principe de l'interconnexion du système international eTIR et du Nouveau système de transit informatisé (NSTI) et que le secrétariat avait invité la Commission économique eurasiennne et ses États membres à procéder à un exercice similaire. Bien que la Commission économique eurasiennne n'ait pu répondre à cette invitation, n'étant pas Partie contractante à la Convention TIR, celle-ci restait ouverte pour ses États membres. Enfin, le secrétariat a indiqué que, dans le cadre du projet du Compte de l'ONU pour le développement sur la COVID-19 auquel participent le secrétariat de la Convention TIR et le secrétariat du Système douanier automatisé (SYDONIA) de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), un accord avait été conclu pour effectuer une connexion entre le système international eTIR et la plateforme ASYHUB de SYDONIA. La Commission a noté que cet accord faciliterait l'interconnexion de huit Parties contractantes TIR utilisant déjà le système SYDONIA en éliminant pratiquement toute intervention des douanes.

B. Banque de données internationale TIR

Document(s) : Documents informels n^{os} 5 (2020) et 3 (2021).

12. La Commission a accueilli avec intérêt le rapport de situation sur la Banque de données internationale TIR (ITDB) présenté par le secrétariat. Celui-ci a fourni des informations sur l'évolution de la situation en ce qui concerne les enregistrements de données et les chiffres relatifs à l'utilisation dans l'ITDB (détails disponibles dans l'exposé communiqué aux membres de la Commission). Le secrétariat a également présenté des renseignements sur les faits récents concernant l'ITDB, notamment la reprise de l'enquête sur les attentes relatives au module consacré au certificat d'agrément de l'ITDB, et la diffusion de l'enquête visant à évaluer l'état d'avancement/les progrès de la dématérialisation du processus concernant le certificat dans les systèmes douaniers nationaux des Parties contractantes. Enfin, la Commission a également été informée des prochaines tâches à accomplir, en particulier la préparation de la spécification et de la conception du portail des titulaires de carnets TIR et la modification du processus de notification dans le cadre de l'ITDB (comme demandé par l'AC.2 à sa soixante-quatorzième session). Compte tenu du faible nombre de réponses aux deux enquêtes actuellement publiées, la Commission a proposé de rappeler à toutes les Parties contractantes, à la prochaine session de l'AC.2, la nécessité de faire part de leur point de vue sur ces deux sujets.

VII. 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 WP.30/AC.2 (2021) n° 6
et document informel n° 5 (2021).

13. La TIRExB a rappelé qu'à sa précédente session, elle avait demandé au secrétariat d'établir un document contenant des propositions, et au besoin des formulations différentes, tenant compte de ses commentaires au sujet des propositions figurant dans les paragraphes 1 à 4 du document informel WP.30/AC.2 (2021) n° 6, soumis par l'administration des douanes de Roumanie à l'AC.2 à sa session de février 2021 (TIRExB/REP/2021/88 (final), par. 17 à 20). La Commission a examiné le document informel n° 5 (2021) du secrétariat.

14. En ce qui concerne les propositions de la Roumanie figurant dans les paragraphes 1 à 3 du document informel WP.30/AC.2 (2021) n° 6, la TIRExB a estimé que le mécanisme d'alerte rapide se rapportait au règlement des différends et que la disposition de la Convention visée était donc l'alinéa e) de l'article 10 de l'annexe 8 sur la facilitation du règlement des différends. En outre, la Commission est convenue qu'il fallait préserver l'intégrité du texte afin de ne pas le vider de sa substance. Enfin, elle a réitéré son observation antérieure selon laquelle une note explicative ou un commentaire requérait l'ajout au préalable d'une disposition pertinente dans la Convention (TIRExB/REP/2021/88 (final), par. 19). La Commission a pris note du projet de commentaire sur l'alinéa e) de l'article 10 de l'annexe 8 élaboré par le secrétariat, mais a estimé qu'une note explicative, qui a plus de poids, serait plus appropriée dans ce cas, tout en gardant à l'esprit que cela prendrait plus de temps. M^{me} Zuidgeest (Pays-Bas) a fait remarquer que la virgule entre « necessary » (nécessaire) et « collecting » (collecter) dans le texte anglais, était mal placée et devait être supprimée, le texte de la note explicative sous sa forme actuelle pouvant laisser entendre que la TIRExB disposait d'une compétence discrétionnaire concernant l'examen d'un différend porté à son attention, alors que cette compétence ne concerne que la possibilité de collecter des informations.

15. En ce qui concerne la proposition de la Roumanie figurant dans le paragraphe 4 du document informel WP.30/AC.2 (2021) n° 6, la Commission a rappelé qu'elle avait conclu que le contrat entre l'organisation internationale et ses associations nationales était essentiellement une relation contractuelle de droit privé et que toute participation des gouvernements à l'élaboration de nouvelles dispositions devait être limitée aux questions douanières (TIRExB/REP/2021/88 (final), par. 18). Elle a toutefois estimé que la proposition roumaine concernait l'entrée en vigueur de l'annulation de l'accord et non l'accord lui-même. Elle est convenue que la note explicative 0.6.2 bis-1, qui fait référence à ce type d'accord, était la disposition visée par cette proposition.

16. En outre, la Commission a noté le fait que d'autres motifs qu'un différend pouvaient entraîner une annulation et que dans certaines circonstances, notamment lorsqu'il existait une deuxième association nationale, le changement pouvait être effectué plus rapidement. Ainsi, elle a souligné la nécessité de déterminer le délai optimal, qui ne perturberait pas le fonctionnement du système TIR. La Commission a noté que l'article 5 de la première partie de l'annexe 9 et la meilleure pratique 5.12 du Manuel TIR, qui font référence aux délais applicables à l'annulation de l'accord entre les autorités compétentes et l'association nationale, pouvaient être pris en compte à cet égard.

17. M^{me} Rey-Bellet (IRU) a indiqué que, comme la TIRExB l'avait déjà souligné ces dernières années, les relations entre l'IRU et ses associations membres relevaient du droit privé et n'entraient pas dans le champ d'application de la Convention TIR (essentiellement de droit public). Par conséquent, cette question ne pouvait pas être décidée par les administrations des douanes ni régie par une nouvelle disposition de la Convention TIR. Elle a ajouté que l'on ne pouvait pas envisager tous les scénarios possibles s'il fallait respecter

une période de transition. M^{me} Rey-Bellet a également fait valoir que la relation entre l'IRU et une association membre pouvait prendre fin en raison de la révocation par les autorités compétentes de l'autorisation de l'association nationale à émettre des carnets TIR. Dans ce cas, il pourrait être nécessaire de procéder d'urgence à un transfert des fonctions d'une association à une autre, avec l'accord des parties, y compris des autorités compétentes. Enfin, elle a estimé qu'il ne serait pas avisé d'introduire un délai dans le texte de la Convention si l'on voulait faire preuve de souplesse dans ce domaine.

18. La Commission a demandé au secrétariat de réviser le document informel n° 5 (2021) pour sa prochaine session en tenant compte de ses observations.

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

Document(s) : Document informel n° 6 (2021).

19. La Commission a pris note des prix des carnets TIR pour 2021 et de l'analyse de ces prix dans le document informel n° 6 (2021) et a accueilli avec satisfaction l'analyse révisée. Elle a prié le secrétariat de publier les prix pour 2021 sur le site Web de la Convention TIR.

IX. Application de dispositions spécifiques de la Convention TIR (point 8 de l'ordre du jour)

Échange de vues sur la mise en œuvre du régime TIR pendant la pandémie de COVID-19

20. Le secrétariat a communiqué des informations actualisées sur les activités du groupe consultatif pluridisciplinaire informel concernant la pandémie de COVID-19. Le groupe a tenu sa dernière réunion spéciale en juin 2021. À cette occasion, des experts de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation maritime internationale (OMI) ont été invités à présenter les bonnes pratiques mises en œuvre et l'expérience acquise dans le domaine des transports maritimes et aériens pendant la pandémie¹. Les présidents des groupes de travail de la CEE concernés ont également assisté à la réunion. Le groupe a pour objectif d'élaborer des recommandations/directives concrètes qui serviront de référence en cas de pandémie/force majeure à l'avenir. Il a été indiqué à la TIREXB que ses membres pouvaient contribuer à ce travail s'ils le souhaitaient, en fournissant des informations sur les bonnes pratiques mises en œuvre dans leurs pays respectifs.

X. Problèmes signalés par des sociétés de transport de la République de Moldova en Ukraine (point 9 de l'ordre du jour)

Document(s) : Documents informels n°s 37 (2014), 8 (2015) et 8 (2021).

21. La Commission a pris note de la lettre des services fiscaux ukrainiens figurant dans le document informel n° 8 (2021) concernant les problèmes signalés par les sociétés de transport de la République de Moldova. Elle a noté que les dispositions du nouveau Code des douanes de l'Ukraine concernant la circulation de l'alcool et des produits du tabac sur le territoire ukrainien dans les conditions définies par la Convention TIR n'avaient pas changé depuis l'entrée en vigueur dudit Code en 2012. Le secrétariat TIR sera immédiatement informé en cas de modification de ces règles.

22. La TIRExB a décidé qu'il n'y avait pas lieu de maintenir ce point à l'ordre du jour en l'absence d'informations sur la date à laquelle la législation sera modifiée. Elle a demandé au secrétariat d'envoyer une lettre à l'association nationale moldave résumant ses

¹ Les documents de la session sont disponibles à l'adresse : <https://unece.org/info/Transport/Transport-Trends-and-Economics/events/357534>.

considérations passées et faisant le point sur la situation, tout en se déclarant prête à examiner à nouveau la question si nécessaire.

23. La Commission a décidé de clôturer ce point de l'ordre du jour pour le moment.

XI. Questions diverses (point 10 de l'ordre du jour)

A. Activités du secrétariat

24. Le secrétariat a informé la Commission des réunions organisées avec les autorités douanières de plusieurs Parties contractantes afin de leur fournir des informations sur l'interconnexion des systèmes douaniers nationaux avec le système international eTIR et l'application de l'annexe 11. En outre, le secrétariat a communiqué des informations sur les événements suivants, organisés en ligne, auxquels il a participé :

- Un atelier, organisé conjointement avec le Secrétariat de l'Organisation de coopération économique (OCE), sur l'utilisation du système international eTIR dans la région de l'OCE (14 avril 2021) ;
- Un atelier, organisé par le Secrétariat du Conseil de coopération des États de langue turcique (Conseil turcique), sur le système international eTIR (15 juin 2021) ;
- Une réunion ministérielle sur la connectivité transfrontière entre l'Union européenne et les Balkans occidentaux, organisée par le Gouvernement slovène (5 et 6 juillet 2021/présidence slovène du Conseil de l'Union européenne 2021) ;
- La troisième Conférence conjointe sur le sport et la mobilité, organisée par la Fédération internationale de l'automobile (FIA) à Monaco (7 juillet 2021).

25. La TIRExB a également noté que le secrétariat diffuserait l'enquête sur les demandes de paiement pour la période 2017-2020, comme elle l'avait demandé à sa précédente session (TIRExB/REP/2021/88 (final), par. 23).

B. Questions diverses

Document(s) : Documents informels n^{os} 4 (2021) et 7 (2021).

26. La TIRExB a rappelé qu'à sa précédente session, elle avait examiné une lettre du Gouvernement ouzbek figurant dans le document informel n^o 4 (2021) et a indiqué que cette lettre serait également soumise au WP.30 à sa session de juin 2021 (TIRExB/REP/2021/88 (final), par. 30 à 34). La Commission a annoncé que son Président avait informé le WP.30, à l'occasion de l'examen de la question, qu'une partie des questions soulevées (paiement des montants dus au titre des droits de douane par les organisations internationales) étaient en cours d'examen par la TIRExB. Par conséquent, le Groupe de travail s'est concentré sur la proposition des autorités ouzbèkes d'ajouter un nouveau paragraphe 5 à l'annexe 10 de la Convention TIR, disposant que les organisations internationales concernées devaient notifier aux autorités douanières les divergences constatées entre les carnets TIR et les données SafeTIR. La délégation de l'Union européenne (UE) et le secrétariat ont fait observer que la notification des divergences aux autorités douanières par l'organisation internationale était déjà couverte par le paragraphe 2 de l'annexe 10 et la formule type de réconciliation (FTR). S'agissant de la question en cours d'examen par la TIRExB, la délégation de l'UE a estimé que toutes les fraudes liées à des faits de corruption devaient être imputées aux administrations douanières concernées (ECE/TRANS/WP.30/314, par. 29 à 31).

27. La Commission a pris note des éclaircissements apportés par l'IRU dans le document informel n^o 7 (2021). M^{me} Rey-Bellet (IRU) a souligné que, compte tenu des éléments et des informations communiqués dans cette affaire, en particulier l'absence du volet 1 du carnet TIR et le fait que les véhicules en question étaient enregistrés dans le système électronique national des douanes comme étant « vides » (sans marchandises), il a été conclu que les carnets TIR n'avaient pas été pris en charge et que les opérations TIR n'avaient pas débuté sur le territoire de l'Ouzbékistan. M^{me} Rey-Bellet a indiqué que la notification séparée

de non-apurement n'avait jamais été envoyée à l'association nationale, comme cela aurait dû être le cas en application du paragraphe 1 de l'article 11, et que le délai de deux ans prévu par la Convention TIR pour prendre une telle mesure était maintenant écoulé. Elle a fait valoir que, pour les motifs énoncés ci-dessus, il n'était pas possible de procéder au règlement des montants réclamés. En ce qui concerne l'absence de données dans le système SafeTIR, elle a estimé que son organisation s'était acquittée de ses responsabilités en informant les autorités compétentes à ce sujet au moyen d'une FTR. Elle a ajouté que ces affaires avaient été détectées par les autorités ouzbèkes grâce à la demande de mise en concordance adressée par l'IRU.

28. M. Kaboulov (Ouzbékistan) a estimé que le problème principal était l'utilisation abusive qui avait été faite du système TIR dans les affaires en question et le fait que, jusqu'à la fin, le mécanisme de l'annexe 10 n'avait pas fonctionné. Il a ajouté qu'il s'agissait d'un problème systémique qui pouvait toucher n'importe quel pays en cas d'utilisation abusive du régime TIR. Il a également déclaré qu'à sa connaissance, les affaires n'avaient pas été détectées grâce aux FTR, car le processus de réconciliation entre le système électronique national ouzbek et l'IRU était automatisé et que l'absence de données avait donc été confirmé automatiquement par le système national à l'IRU. M. Kaboulov a ajouté que l'Ouzbékistan était l'un des premiers pays de la région à utiliser tous les systèmes de numérisation de l'IRU et qu'il l'avait fait pour limiter les risques. La Commission a indiqué qu'il s'était avéré que tous les cachets de fin d'opération et certains des cachets apposés à l'entrée des véhicules étaient faux et que l'Ouzbékistan n'avait fourni aucune donnée SafeTIR concernant les carnets TIR renvoyés à l'IRU.

29. Le secrétariat a précisé que toutes les parties devaient assumer leurs responsabilités en matière de suivi en cas de divergences et d'absence de données si elles voulaient tirer parti efficacement du système SafeTIR en tant que mécanisme de contrôle. C'est à cette condition que la falsification des carnets TIR pouvait être détectée et que des fraudes en cascade comme celles décrites ci-dessus pouvait être évitée. S'agissant du règlement des demandes de paiement, la TIRExB a invité les parties à communiquer bilatéralement pour examiner la question au cas par cas. En outre, la TIRExB n'a pas jugé nécessaire de modifier l'annexe 10, mais a estimé qu'il convenait d'en renforcer l'application. Elle a donc conseillé à l'organisation internationale d'appliquer le système SafeTIR de la meilleure façon possible, notamment en ce qui concerne le suivi en cas de divergences et d'absence de données.

C. Restrictions concernant la distribution des documents

30. La Commission de contrôle a décidé que les documents établis en vue de la session en cours continueraient à faire l'objet d'une distribution restreinte.

D. Dates et lieu de la session suivante

31. La Commission de contrôle a décidé de tenir sa quatre-vingt-dixième session le 11 octobre 2021 à Genève et a prié le secrétariat de prendre les dispositions nécessaires, sous réserve des restrictions liées à la pandémie de COVID-19.