



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

Genève, 12 et 13 octobre 2016

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

Activités et administration de la Commission de contrôle TIR –**Activités de la Commission de contrôle TIR :****Rapport du Président de la Commission de contrôle TIR****Rapport de la soixante-cinquième 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 que, 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 soixante-cinquième session le 5 octobre 2015 à Genève.
2. Étaient présents les membres de la Commission de contrôle ci-après : M. S. Amelyanovich (Fédération de Russie), M. G. Andrieu (France), M. M. Ciampi (Italie), M^{me} D. Dirlik (Turquie), M. S. Fedorov (Bélarus), M^{me} B. Gajda (Pologne), M^{me} L. Jelínková (Commission européenne), M. V. Milošević (Serbie) et M. S. Somka (Ukraine).
3. L'Union internationale des transports routiers (IRU), représentée par M^{me} K. Kasko, a participé à la session en qualité d'observateur.



II. Adoption de l'ordre du jour

Document : Document informel TIRExB/AGE/2015/65.

4. La Commission de contrôle TIR a adopté l'ordre du jour de la session tel qu'il figure dans le document informel TIRExB/AGE/2015/65. À la demande de l'IRU, elle a accepté que l'IRU présente, au titre du point XIII de l'ordre du jour intitulé « Questions diverses », des plans concernant l'utilisation des carnets TIR.

5. Pour ce qui est de la mise en distribution restreinte du projet d'ordre du jour, la Commission de contrôle TIR a rappelé la décision qu'elle avait prise à ses première, deuxième, septième et treizième sessions selon laquelle, sauf décision contraire, seuls ses rapports approuvés feraient l'objet d'une distribution générale (voir TRANS/WP.30/AC.2/2002/6, par. 38).

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

Document : Document informel TIRExB/REP/2014/64 (projet avec commentaires).

6. La Commission a adopté le projet de rapport de sa soixante-quatrième session (document informel TIRExB/REP/2014/64, projet avec commentaires).

IV. Application de dispositions spécifiques de la Convention TIR

Examen de propositions d'amendements

Document : Document informel n° 11/Rev.1 (2015).

7. La Commission a poursuivi son examen des diverses options identifiées lors de la session précédente pour assouplir davantage la Convention TIR en s'appuyant sur le document informel n° 11/Rev.1 (2015) du secrétariat.

8. Dans sa déclaration liminaire, la Présidente a pris soin d'expliquer que l'évaluation réalisée par la Commission ne semblait pas permettre de prendre la décision de modifier le système de garantie en vigueur. Elle a formulé l'espoir que la Commission pourrait achever son évaluation lors de la session en cours, de sorte que ce document puisse être communiqué officiellement au Comité de gestion de la Convention TIR pour examen à sa session suivante.

9. La Commission a approuvé cette démarche de façon générale. Elle a toutefois prié le secrétariat :

a) De remplacer le paragraphe 20 du document par un résumé succinct rendant compte de la teneur des débats, plutôt que par un exposé détaillé des diverses interventions des membres de la TIRExB ;

b) De modifier le texte du document en fonction des conclusions auxquelles la Commission était parvenue lors de la session en cours ;

c) De mettre à jour le tableau récapitulatif des avantages et des inconvénients sur la base des observations faites par la Commission lors de sa session et d'en regrouper les divers éléments ;

d) De distribuer le texte définitif du document révisé aux membres de la TIRExB pour approbation, avant de le communiquer à l'AC.2 pour examen plus approfondi.

10. S'agissant des diverses options, la TIRExB a demandé que les modifications suivantes soient apportées :

Option 1 :

- Faire de l'option 1a une option distincte, de façon à mieux rendre compte de la proposition de la Fédération de Russie ;
- Indiquer qu'une couverture de garantie complète constituerait une exception par rapport aux autres instruments relatifs au transport en transit, notamment la Convention révisée de Kyoto ou l'Accord sur la facilitation des échanges ;
- Faire observer que la proposition de la Fédération de Russie implique des amendements à la Convention ;
- Ajouter comme inconvénient pour l'option 1a (reformulée) que l'introduction d'une couverture de garantie complète par certaines Parties contractantes affaiblirait l'avantage concurrentiel du régime TIR.

Option 2 :

- Ajouter comme avantage la possibilité d'introduire non pas quatre, mais seulement deux niveaux de garantie distincts, ce qui assouplirait le régime sans nécessairement conduire à une augmentation des coûts ;
- Ajouter comme inconvénient que l'introduction de quatre niveaux de garantie distincts, par exemple, combinés à quatre catégories de carnets TIR distincts, compliquerait grandement l'administration du système TIR pour l'IRU et pourrait conduire à une augmentation du prix des carnets à la distribution ;
- Ajouter comme inconvénient que la gestion d'un système de niveaux de garantie différenciés est grandement compliquée par l'absence d'outils informatiques.

Option 3 :

- Reformuler l'avantage iii) comme suit : « Guarantee associations could tailor the price of TIR Carnets to the amount of duties and taxes required for the goods to be transported and the itinerary to be followed. » (« Les associations garantes pourraient ajuster le prix des carnets TIR en fonction du montant des droits et taxes sur les marchandises à transporter et de l'itinéraire à emprunter. ») ;
- Ajouter comme avantage que cette option serait intéressante pour les transporteurs jouissant d'une bonne réputation, mais qu'elle ne le serait pas pour les nouveaux venus dans le transport ;
- Ajouter comme avantage que cette option a peu d'incidences sur les transporteurs et qu'elle offre plus de sécurité aux douanes ;
- Reformuler le point ii) en suspens comme suit : « Exact impact on TIR Carnet prices, the guarantee chain and TIR Carnet holders should be assessed. » (« La véritable incidence sur les prix des carnets TIR, la chaîne de garantie et les titulaires de carnets TIR devrait être étudiée. »).

Option 4 :

- Ajouter comme avantage que cette option a peu d'incidences sur les transporteurs et qu'elle offre plus de sécurité aux douanes ;
- Au point ii), remplacer « likely » par « possibly » ;
- Au point iii), remplacer « vouchers » par « garanties » ;
- Au point iv), remplacer « do not » par « might not ».

Option 5 :

- Ajouter le terme « guarantee/ » dans le titre ;
- Au point ii), remplacer « insecurity » par « uncertainty » ;
- Ajouter comme inconvénient que les titulaires de carnets TIR devront, avant de lancer une opération de transport TIR, s'interroger sur la nécessité d'une garantie ou d'un volet supplémentaire pour tous les pays concernés par l'opération ;
- Ajouter dans une note de bas de page que le système TIR+ est un projet de l'IRU et qu'il ne fait pas partie intégrante de la Convention.

11. La TIRExB a achevé son évaluation des diverses options et a décidé qu'une version définitive du document informel n° 11/Rev.1 (2015) devait être soumise à l'AC.2 pour examen. M^{me} Kasko (IRU) a félicité la TIRExB pour ses débats approfondis et a souligné combien l'évaluation était importante pour toutes les parties prenantes.

V. Informatisation de la procédure TIR

A. État d'avancement du projet eTIR

12. La Commission a noté qu'à sa session de juin 2015, le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) avait appuyé l'utilisation du document ECE/TRANS/WP.30/2011/4/Rev.1, qui contenait la version 4.1 du Modèle de référence eTIR, comme base pour les futurs travaux du Groupe d'experts chargé des aspects juridiques de l'informatisation de la procédure TIR (GE.2) et pour les projets pilotes. Elle a aussi été informée des préparatifs de la première session du GE.2, qui se tiendrait les 16 et 17 novembre 2015 à Genève.

13. En ce qui concerne le projet pilote eTIR CEE/IRU entre l'Iran (République islamique d') et la Turquie, la Commission a pris note de l'état d'avancement des infrastructures techniques dans les deux pays et de la signature imminente du descriptif du projet par les six parties prenantes. Les premières opérations de transport pilotes eTIR devraient être effectuées en novembre 2015 au plus tard.

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

Document : Document informel n° 19 (2015).

14. La Commission a pris note du document informel n° 19 (2015), établi par le secrétariat et rappelant la législation applicable et la pratique consistant à combiner la plaque d'agrément TIR et celle de la Convention internationale de l'OMI sur la sécurité des conteneurs (CSC). Divers membres de la Commission ont confirmé l'existence de la pratique des plaques d'agrément combinées. Considérant que la question était traitée dans le commentaire sur la plaque d'agrément unique au paragraphe 4 de la deuxième partie de

l'annexe 7, la Commission a estimé qu'aucune modification du texte officiel de la Convention TIR n'était nécessaire. Dans ce contexte, la Commission, rappelant qu'à sa cinquante-neuvième session elle avait prié le secrétariat de commencer à travailler à la mise au point d'une base de données électronique concernant les certificats d'agrément (voir le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/1, par. 15), a prié le secrétariat de poursuivre cette activité.

VI. Adaptation de la procédure TIR aux exigences actuelles en matière de commerce, de logistique et de transport

Mise en œuvre des aspects intermodaux de la procédure TIR

Document : Document informel n° 12 (2015).

15. La Commission de contrôle a souhaité la bienvenue à M. Francesco Dionori, secrétaire du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) et à M^{me} Dalida Matic, représentante de l'IRU pour le transport intermodal et les a remerciés d'avoir accepté de participer à titre d'observateurs aux discussions sur l'utilisation intermodale du régime TIR. Elle s'est dite convaincue que leurs compétences l'aideraient à progresser sensiblement pour ce qui est de faciliter l'utilisation du régime TIR pour les transports TIR intermodaux.

16. À titre d'introduction, le secrétariat et l'IRU ont présenté un résumé succinct du document informel n° 12 (2015), qui contient un aperçu des principales réalisations de la Commission dans le domaine du transport intermodal sous régime TIR dans le cadre de son plus récent mandat. Ayant tout d'abord établi que le terme intermodal semble plus approprié que celui de multimodal qui était précédemment utilisé¹, la Commission a réalisé en 2012-2013, une enquête auprès des parties prenantes dans le secteur des transports (sociétés de services logistiques et transporteurs intermodaux). La principale conclusion de l'enquête était que le régime TIR était déjà utilisé pour le transport intermodal, mais que, faute d'informations ou d'expérience du côté à la fois du secteur des transports et des autorités compétentes et en l'absence d'informatisation du régime TIR, cet emploi avait été très limité. En 2014, dans le contexte de la future adhésion de la Chine à la Convention TIR, la Commission a fait observer que cet événement pourrait créer de grandes possibilités de promouvoir l'utilisation intermodale de la procédure TIR. Cependant, la Commission a établi que la question de l'utilisation intermodale du régime TIR ne pouvait être examinée isolément, mais que des questions telles que l'informatisation, le recours à des sous-traitants et l'octroi de plus grandes facilités aux opérateurs au point de départ ou au point de destination semblaient être des facteurs clés à prendre en compte pour accroître le recours au régime TIR intermodal. Dans le secteur des transports, M^{me} Matic (IRU) a confirmé que les transports TIR intermodaux étaient dans la plupart des cas limités aux transports par navires rouliers, y compris les transbordeurs. En outre, il ressortait de l'évaluation faite au fil des ans par l'IRU que les difficultés rencontrées lors d'un transport TIR intermodal ne tenaient pas à la procédure TIR en tant que telle, mais plutôt, entre autres, aux opérations portuaires, à la faible capacité en matière de transbordeurs, à l'irrégularité des horaires des transbordeurs et au traitement préférentiel accordé aux opérateurs de tel ou tel mode de transport.

¹ Le transport intermodal est défini comme étant « le mouvement de marchandises sur une même unité de charge ou sur un même véhicule, par différents modes de transport successifs sans qu'il y ait manutention des marchandises elles-mêmes lors du changement de mode ».

17. Dans son introduction, M. Dionori a expliqué à la Commission que les travaux du WP.24 étaient axés, d'une part, sur l'administration de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) de 1991 et du Protocole à l'AGTC de 1991 concernant le transport combiné par voie navigable, et, d'autre part, sur la promotion du transport intermodal et de la logistique. Beaucoup d'efforts étaient faits pour briser les barrières entre les diverses parties prenantes, notamment en identifiant les plans directeurs nationaux relatifs aux transports intermodaux ou en élaborant des directives pour le fret et la logistique. Des entreprises de services logistiques participaient aussi aux travaux du WP.24 et échangeaient des données d'expérience avec d'autres parties.

18. La Commission a remercié les divers intervenants pour leurs présentations détaillées de la question et a souligné l'intérêt de poursuivre le débat sur ce thème. Afin de dresser un tableau encore meilleur de la situation, elle a prié le secrétariat, agissant en étroite collaboration avec l'IRU et le secrétaire du WP.24, de soumettre un nouveau document présentant plus en détail divers exemples de transports, en particulier ceux où la garantie TIR continuait de fonctionner durant toute l'opération de transport TIR, les aspects liés à la responsabilité financière dans les différents segments d'un transport intermodal et les possibilités de coopération future avec le WP.24.

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

Documents : Document informel n° 20 (2015) ;
Document informel n° 22 (2015).

19. Comme il y avait un lien évident entre les questions relevant des points VII et VIII, la Commission a décidé d'examiner les deux points en même temps.

20. La Commission a tout d'abord examiné le document informel n° 20 (2015), soumis par l'IRU et soulevant des questions concernant une liste de 34 postes frontière où la Fédération de Russie acceptait les carnets TIR. Selon des plaintes formulées par des opérateurs de transport, les postes frontière en question continuaient de refuser les carnets TIR.

21. La Commission a aussi examiné le document informel n° 23 (2015) par lequel le Gouvernement ukrainien lui avait fait savoir que le Service fiscal d'État (SFS) de l'Ukraine, malgré des tentatives répétées faites pendant plusieurs mois jusqu'au 8 août 2015, n'avait toujours pas reçu de liste des postes frontière situés sur le territoire de la Fédération de Russie qui acceptaient les carnets TIR, conformément aux dispositions de l'article 45 de la Convention.

22. Dans une première réponse, M. Amelyanovich (Fédération de Russie) a informé la Commission que la liste figurait sur un projet de décret qui faisait encore l'objet d'un processus de consultation et d'adoption à l'échelle nationale. Les textes du projet de décret et la liste qui l'accompagnait ont été publiés sur le site Web du Gouvernement de la Fédération de Russie comme cela se fait pour tous les projets de législation². Quant à la liste des postes frontière désignés, il a informé la Commission que, le 16 juillet 2016, une note officielle avait été envoyée par le Service fédéral des douanes (SFD) de la Fédération de Russie aux autorités douanières des pays voisins, dont l'Ukraine, avec les informations susmentionnées et des explications sur le processus de consultation et d'adoption en cours.

² Le texte du projet de décret et la liste qui l'accompagne peuvent être consultés à l'adresse suivante : <http://regulation.gov.ru/projects#npa=35915>.

23. M. Somka (Ukraine) a informé la Commission qu'à la date de la session (5 octobre 2015) le SFS n'avait toujours pas reçu une telle liste. Il a par ailleurs demandé si la liste avait été envoyée pour information ou pour consultation. Il estimait que, pour l'Ukraine, l'absence d'une telle liste ainsi que l'absence de procédure de consultation constituait une violation systématique de l'article 45 de la Convention. M. Amelyanovich a répondu que le processus de consultation auquel il faisait référence se limitait à une consultation nationale. En outre, il estimait que l'article 45 n'énonçait aucune spécification concernant la nature du processus de consultation et aucun délai de publication. M. Somka a renvoyé la Commission au document informel n° 14 (2015), dans lequel le SFS avait posé un certain nombre de questions au FCS, pour lesquelles aucune réponse n'avait encore été donnée.

24. M^{me} Kasko (IRU) a informé la Commission que le caractère non officiel de la liste entraînait une forte insécurité pour le secteur des transports, mais que, au cours des derniers mois, un nombre limité de carnets TIR avaient néanmoins été acceptés à divers postes frontière.

25. Enfin, la Commission a pris note de l'information et en particulier de l'état du projet de décret et a décidé de reprendre l'examen de ce thème à sa session suivante en s'intéressant, sans pour autant se limiter à cela, aux questions soulevées dans le document informel n° 14 (2015).

VIII. Problèmes rencontrés par le Gouvernement ukrainien

Document : Document informel n° 22 (2015).

26. Voir les paragraphes 19 à 25 du rapport de la session en cours.

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

27. M. Somka (Ukraine) a informé la Commission que l'adoption d'une nouvelle loi levant les restrictions pour le transport d'alcool et de tabac sur le territoire ukrainien sous couvert de carnets TIR était toujours en attente. Il a indiqué qu'il tiendrait la Commission informée de tout progrès qui serait réalisé sur la question. La Commission a aussi noté que, dans l'intervalle, le secrétariat avait envoyé une lettre à l'Association nationale de Moldova (AITA) pour l'informer de la situation.

X. Problèmes rencontrés par le Gouvernement danois

Documents : Document informel n° 21 (2015) ;
Document informel n° 23 (2015).

28. La Commission a pris note du document informel n° 21 (2015), communiqué par le Gouvernement danois et faisant ressortir les défauts d'un véhicule à bâches coulissantes agréé pour le transport sous couvert de carnets TIR par les autorités douanières de Croatie. Elle s'est félicitée de la prompt réponse donnée par ces autorités dans le document informel n° 23 (2015), dans lequel elles confirmaient qu'elles révoquaient le certificat d'agrément d'un tel véhicule.

29. La Commission a rappelé l'importance de la formation technique des fonctionnaires des douanes et la possibilité d'organiser à un moment ou à un autre un séminaire technique (national ou régional).

XI. Fonctionnement du système de garantie internationale

Enquête sur les demandes de paiement

30. La Commission a rappelé qu'à sa précédente session elle avait approuvé l'enquête sur les demandes de paiement et sur le niveau de garantie pour la période 2011-2014, dont le texte figurait dans le document informel n° 15 (2015) et demandé au secrétariat d'établir une version électronique bilingue du questionnaire (en anglais et en russe) et de la distribuer aux autorités compétentes. La date limite de réponse avait été fixée au 30 novembre 2015. La Commission a noté que, conformément à cette demande, le secrétariat avait établi des versions en ligne, tant en anglais qu'en russe, et avait, le 27 juillet 2015, invité toutes les parties contractantes à participer à l'enquête. À ce jour, neuf pays ont déjà répondu au questionnaire en ligne. La Commission a souligné combien il était important que toutes les parties contractantes y répondent, qu'elles aient ou non formulé des demandes de paiement au cours de la période 2011-2014.

XII. Prix des carnets TIR

Document : Document informel n° 16/Rev.1 (2015).

31. Les associations nationales étant tenues par les dispositions de l'annexe 9, première partie, article 3 vi), de communiquer à la Commission de contrôle TIR, au plus tard le 1^{er} mars de chaque année, le prix de tous les types de carnet TIR qu'elles délivrent, la Commission a examiné les données reçues jusqu'au 2 septembre 2015 de 50 associations émettrices, telles qu'elles figurent dans le document informel n° 16/Rev.1 (2015). La Commission a noté avec satisfaction que le nombre d'associations qui suivaient cette prescription augmente chaque année. Elle a remercié l'IRU d'avoir contacté les associations qui n'avaient pas communiqué leurs prix dans les délais et de leur avoir rappelé leurs obligations. Elle a aussi remercié le secrétariat pour avoir envoyé des lettres officielles aux administrations douanières des pays où les associations avaient reçu des carnets TIR de l'IRU en 2014, mais qui, au 31 juillet 2015, n'avaient pas encore communiqué leurs données au secrétariat (Mongolie et République arabe syrienne) et pour avoir sollicité l'assistance de ces autorités afin de faire respecter la disposition correspondante de la Convention. Elle a aussi noté que les autorités douanières mongoles avaient rappelé l'obligation en question à l'association mongole, mais que celle-ci n'avait jusque-là pas réagi.

32. La Commission a accueilli avec satisfaction l'analyse préliminaire figurant dans l'annexe E du document informel n° 16/Rev.1 (2015) et a noté que les prix des carnets TIR étaient généralement calculés selon le principe des économies d'échelle et que le secrétariat n'était pas en mesure de trouver de quelconques variables pouvant expliquer la grande variabilité du coût d'un carnet TIR, en particulier les variables utilisées comme indicateurs indirects des coûts de gestion des associations. Enfin, la Commission a noté que, pour huit associations seulement, les prix d'émission différaient pour leurs membres ou les transporteurs nationaux par rapport aux transporteurs non membres ou étrangers et que les associations au Kirghizistan, en Suède et au Tadjikistan demandaient des suppléments de prix sensiblement plus élevés que la moyenne et supérieurs à 100 dollars. La Commission a prié le secrétariat de soumettre le document informel n° 16/Rev.1 (2015) à l'AC.2 pour examen.

XIII. Budget et plan des dépenses de la Commission TIR et du secrétariat TIR pour l'année 2016

Documents : ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/15,
ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/20,
ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/21.

33. La Commission a pris note des comptes de clôture de l'exercice 2014 et des états financiers provisoires couvrant la période allant du 1^{er} janvier au 31 mai 2015, figurant respectivement dans les documents ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/15 et ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/20.

34. La Commission a approuvé le projet de budget et le plan des dépenses pour le fonctionnement de la TIRExB et du secrétariat TIR en 2016, ainsi que le montant net à transférer par l'IRU le 15 novembre 2015 au plus tard, contenus dans le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/21.

XIV. Activités du secrétariat

A. Activités générales

35. La Commission a été informée des progrès réalisés dans l'actualisation de la Banque de données internationale TIR (ITDB), y compris l'ajout d'une nouvelle base de données répertoriant les bureaux de douane agréés pour les opérations de transport TIR.

36. La Commission a noté que, dans l'espoir de promouvoir l'élargissement du champ géographique du régime TIR, le secrétariat TIR avait présenté le 28 août 2015 la Convention TIR (au moyen de matériel de vidéoconférence) à l'occasion d'une réunion des chefs des administrations douanières organisée par le Secrétariat d'intégration économique de l'Amérique centrale (SIECA). La Commission a aussi noté que le secrétariat participerait à la prochaine session du Groupe de travail de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) sur l'Accord de l'Organisation mondiale du commerce sur la facilitation du commerce (Bruxelles, 12 et 13 octobre 2015) ainsi qu'à la réunion conjointe CEE-IRU qui devrait se tenir à la fin de la session du Groupe de travail en vue d'encourager les pays d'Afrique à adhérer à la Convention TIR. En outre, en collaboration avec l'IRU, le secrétariat TIR ferait la promotion du projet pilote eTIR CEE/IRU lors du cinquième Forum de l'OMD sur les technologies et l'innovation, qui se tiendrait à Rotterdam (Pays-Bas) du 26 au 29 octobre 2015. La Commission a également été informée que le secrétariat TIR participerait au Forum Asie-Pacifique sur la facilitation du commerce à Wuhan (Chine), les 20 et 21 octobre 2015, et contribuerait à la réunion-débat sur le thème « Renforcer la connectivité régionale en favorisant les couloirs commerciaux et de transport » en mettant en avant les avantages potentiels du régime TIR dans la région de l'Asie et du Pacifique.

B. Compte de l'ONU pour le développement

37. La Commission a pris note des progrès réalisés dans le cadre du projet intitulé « Renforcer la capacité des pays en développement et des pays en transition à faciliter le franchissement légal des frontières, la coopération régionale et l'intégration » financé par le Compte de l'ONU pour le développement. Il a été informé en particulier que la CEE avait organisé avec succès un atelier sur les échanges de données entre douanes (Tbilissi, 22 et 23 juin 2015), que le secrétariat TIR avait contribué à un atelier sur les échanges de

données entre douanes organisé par la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) (Issyk-Kul (République kirghize), 7 et 8 septembre 2015) en y présentant la Convention TIR et le projet eTIR et en animant un débat à leur sujet et que, dans la mesure du possible, le secrétariat participerait aussi aux ateliers qui seraient organisés vers la fin de 2015 par la Commission économique pour l'Afrique (CEA) et la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale (CESAO). Enfin, la Commission a été informée que des consultants avaient commencé des travaux pour la création d'une plateforme d'échange de données ainsi que pour la fourniture d'une assistance technique aux autorités douanières de Géorgie.

XV. Questions diverses

38. M^{me} Kasko (IRU) a informé la Commission que, à la suite des travaux réalisés avec les institutions pertinentes, l'IRU envisageait de porter la garantie à 100 000 euros pour toutes les parties contractantes qui le souhaiteraient. L'augmentation pourrait peut-être être réalisée sans augmentation du prix du carnet, mais ceci faisait encore l'objet d'études et discussions internes. En outre, l'IRU envisageait de réduire de quatre à deux seulement le nombre de types de carnets TIR (4 ou 6 volets et 20 volets) et de modifier la présentation. Répondant à une question de M. Amelyanovich (Fédération de Russie) sur les divers composants du prix d'un carnet TIR, elle a renvoyé aux comptes de l'IRU, qui pouvaient être consultés au secrétariat TIR. Elle a ajouté que l'IRU n'était pas opposée à la communication d'une ventilation des prix, mais que, au moment où se poursuivait l'examen du niveau de la garantie et de l'offre de carnets TIR, il serait prématuré de donner suite à une telle demande. La Commission a rappelé qu'elle avait demandé à l'IRU de se procurer des informations sur les composants des prix des carnets TIR et a prié l'IRU de lui communiquer ces informations à la session suivante.

XVI. Restriction à la distribution des documents

39. La Commission de contrôle TIR a décidé que les documents informels TIRExB/AGE/2015/65 et Add.1, et n^{os} 11/Rev.1, 16/Rev.1, 20, 21, 22 et 23 (2015) publiés en vue d'être examinés lors de la session en cours, feraient l'objet d'une distribution restreinte.

XVII. Dates et lieu de la prochaine session

40. La Commission de contrôle TIR a décidé de tenir sa soixante-sixième session le lundi 8 février 2016 à l'occasion de la 142^e session du WP.30 et de la soixante-troisième session de l'AC.2.

41. La Commission a pris note de l'aimable invitation émanant de l'administration douanière française en vue de tenir une des futures sessions de la Commission à Paris. Elle a remercié l'administration douanière française pour son invitation et a prié le secrétariat d'étudier les possibilités d'organiser une session dans la deuxième moitié du mois d'avril 2016 de préférence.