



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2007/5
10 juillet 2007

FRANCAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

Comité de gestion de la Convention TIR de 1975

Quarante-quatrième session
Genève, 27 septembre 2007
Point 3 a) i) de l'ordre du jour provisoire

**ACTIVITÉS ET ADMINISTRATION DE LA COMMISSION
DE CONTRÔLE TIR (TIRExB)**

Activités de la TIRExB

Rapport du Président de la TIRExB à sa trentième session

I. PARTICIPATION

1. La Commission de contrôle TIR (TIRExB) a tenu sa trentième session les 29 et 30 novembre 2006 à Genève.
2. Les membres suivants étaient présents: M. R. Boxström (Finlande), M. G. Grigorov (Bulgarie), M. A. Habekh (Jordanie), M. J. Marques (Communauté européenne), M^{me} H. Metaxa-Mariatou (Grèce), M^{me} N. Rybkina (Fédération de Russie), M^{me} N. Rynkevich (Biélorus), M. R. Šmidl (République tchèque). M. R. Şen (Turquie) était absent.
3. Conformément au paragraphe 5 de l'article 11 de l'annexe 8 à la Convention, l'Union internationale des transports routiers (IRU) a participé à la session en qualité d'observateur. Elle était représentée par M. J. Aciri, Directeur du système TIR, et, exceptionnellement, de M. P. Hook, Conseiller TIR.
4. La Commission a noté avec préoccupation que les raisons de l'absence de M. R. Şen (Turquie) étaient inconnues. Elle a chargé le secrétariat de se mettre en rapport avec les autorités compétentes turques pour attirer leur attention sur ce point.

II. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

5. La Commission a adopté l'ordre du jour établi par le secrétariat TIR (TIRExB/AGE/2006/30), moyennant l'ajout de la question suivante au point 17 intitulé «Questions diverses»:

- Utilisation de deux carnets TIR pour un seul véhicule routier.

III. ADOPTION DU RAPPORT DE LA VINGT-NEUVIÈME SESSION DE LA COMMISSION

Document: TIRExB/REP/2006/29draft.

6. La Commission a adopté le rapport de sa vingt-neuvième session (TIRExB/REP/2006/29).

IV. CARNETS TIR PERDUS ET INVALIDÉS

Document: document informel n° 15 (2006).

7. La Commission s'est dite préoccupée par l'augmentation récente du nombre de carnets TIR perdus avant leur délivrance puis invalidés par l'IRU, comme en rendait compte le système «CUTE-Wise». À cet égard, elle a accueilli avec satisfaction le document informel n° 15 (2006) de l'IRU. Il fournissait des renseignements sur cette question. Selon l'IRU, l'augmentation du nombre de carnets TIR invalidés était due à deux cas de pertes survenus en Italie:

- 450 carnets TIR avaient été égarés entre le bureau central et les bureaux locaux de l'association nationale;
- 573 carnets TIR n'avaient pas été délivrés par l'association nationale dans les délais prescrits, ils avaient donc été renvoyés à l'IRU, mais avaient également été perdus durant le transport. Par la suite, 500 carnets TIR avaient été retrouvés et envoyés à l'IRU où ils étaient bien arrivés. Leurs numéros avaient alors été retirés de la liste des carnets TIR invalidés.

8. La Commission s'est demandé si cela n'entraînait pas en contradiction avec l'explication donnée précédemment par l'IRU selon laquelle, une fois invalidé, un carnet TIR ne pouvait être «revalidé» (TIRExB/REP/2004/24, para. 10). L'IRU a fait remarquer que cette explication valait uniquement pour les carnets TIR invalidés après leur délivrance par une association nationale. Les carnets TIR perdus avant leur délivrance et invalidés ne constituent pas un risque pour la chaîne de garantie s'ils sont récupérés par la suite. Ces carnets TIR prennent le statut d'«archives» et ne figurent plus sur la liste des carnets TIR invalidés. La Commission était d'avis que ces carnets TIR risquaient de faire l'objet de fraudes, que les modifications rapides de la liste risquaient de poser des difficultés aux autorités douanières et qu'il fallait garantir une plus grande transparence dans l'établissement de la liste et les modifications ultérieures de celle-ci. La Commission a également noté que la liste la plus récente des carnets invalidés ne contenait pas seulement les carnets TIR perdus en Italie, mais aussi un grand nombre de carnets TIR distribués à deux autres pays. Pour traiter des diverses questions soulevées par la Commission, l'IRU a proposé d'établir un nouveau document et une communication, pour examen à la

prochaine session. Les membres de la Commission ont été invités à transmettre par écrit à l'IRU les autres questions qu'ils pourraient se poser à ce sujet.

9. La Commission a également demandé quelles précautions (notamment l'assurance des marchandises) accompagnaient l'expédition des carnets TIR. L'IRU a indiqué que les carnets TIR étaient transportés dans des paquets anonymes, soit par courrier exprès soit par l'association nationale concernée, et qu'aucun tiers ne pouvait être associé à la livraison. L'assurance transport couvre la valeur des carnets TIR (leur prix), mais pas les garanties TIR.

V. APPLICATION HARMONISÉE DE LA DEUXIÈME PARTIE DE L'ANNEXE 9 DE LA CONVENTION TIR (ACCÈS CONTRÔLÉ AU RÉGIME TIR)

Document: document informel n° 1 (2006)/Rev.1.

10. La Commission a examiné le document informel n° 1 (2006)/Rev.1. Il donnait un exemple actualisé de bonne pratique en matière d'application harmonisée de la deuxième partie de l'annexe 9 de la Convention. Dans l'ensemble, elle a reconnu l'intérêt de cet exemple, mais a ajouté quelques modifications au document. On trouvera sous la cote ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2007/10 un exemple modifié de bonne pratique. La Commission a invité ses membres à lui communiquer, par écrit, leurs observations éventuelles sur cette question.

VI. POSSIBILITÉ D'EXÉCUTER UNE OPÉRATION DE TRANSPORT TIR LORSQUE L'ENGIN DE TRACTION N'APPARTIENT PAS AU TITULAIRE DU CARNET TIR

Document: document informel n° 12 (2006).

11. Sur la base du document informel n° 12 (2006), la Commission a examiné plusieurs manières d'introduire le principe de sous-traitance dans le texte de la Convention TIR. Elle est arrivée à la conclusion qu'aucune des options proposées ne répondait aux trois questions de base à prendre en considération pour permettre une bonne utilisation de la sous-traitance dans le cadre du régime TIR:

- Le sous-traitant doit-il être habilité à utiliser le régime TIR, conformément aux dispositions de la deuxième partie de l'annexe 9 de la Convention?
- Le sous-traitant est-il considéré comme une des personnes directement redevables, comme indiqué au paragraphe 7 de l'article 8, ce qui nécessiterait que les autorités douanières, en cas de non-respect de la Convention, adressent une demande de paiement au sous-traitant avant d'introduire une réclamation près l'association nationale garante?
- Dans la pratique, comment les autorités douanières font-elles la distinction entre le sous-traitant et un tiers à qui le détenteur n'est pas autorisé à transférer le carnet TIR?

12. La Commission a estimé que l'avis de l'industrie des transports à ce sujet devait également être pris en considération. À cet égard, l'IRU a informé la Commission des diverses opinions exprimées par les associations nationales garantes. Certaines estiment que l'utilisation de sous-traitants est une pratique établie et que, par conséquent, elle doit être mentionnée dans

la Convention. Pour d'autres il n'y a pas de droit automatique à la sous-traitance: les sous-traitants devraient être habilités conformément aux dispositions de la partie II de l'annexe 9 de la Convention ou, du moins, devraient faire l'objet d'une vérification par les associations. Afin de progresser dans l'examen de cette question, la Commission a invité le secrétariat, en coopération avec l'IRU, le Président de la Commission et la Commission européenne, à analyser la situation et à établir un nouveau document qui serait examiné à une prochaine session.

VII. TRAITEMENT DES ENGIN DE TRACTION DANS LE CADRE DE LA CONVENTION TIR

Document: document informel n° 14 (2006).

13. La Commission a accueilli avec satisfaction le document informel n° 14 (2006) établi par le secrétariat qui analyse les deux approches différentes relatives à la manière dont les dispositions de la Convention TIR s'appliquent aux tracteurs des semi-remorques transportant des marchandises TIR et, en particulier, si l'engin de traction doit ou non figurer dans le carnet TIR. La Commission a noté que l'engin de traction est également englobé dans la définition d'un véhicule routier (art. 1^{er}, par. g)), dont le numéro d'immatriculation est indiqué à la rubrique 8 de la page de couverture du carnet TIR. Elle est convenue qu'il faudrait à cet égard tenir compte du premier paragraphe de l'article 15 de la Convention TIR, qui stipule qu'aucun document douanier particulier ni aucune garantie ne seront exigés pour l'importation temporaire du véhicule routier, de l'ensemble des véhicules ou du conteneur utilisés pour le transport de marchandises sous le régime TIR.

14. La Commission a noté que, en vertu de la législation nationale de certaines Parties contractantes à la Convention, si l'engin de traction immatriculé à l'étranger n'est pas enregistré dans le carnet TIR, ce document ne peut être utilisé pour l'admission temporaire dudit engin, et le titulaire doit présenter un autre document douanier pour l'importation temporaire de l'engin de traction (par exemple, un carnet de passage). Cette exigence peut occasionner des retards dans la réalisation d'un transport TIR. La Commission a estimé que le paragraphe premier de l'article 15 permet précisément d'éviter ces complications si l'on mentionne simplement le numéro d'immatriculation de l'engin de traction sur la page de couverture et les volets du carnet TIR. Par contre, si l'on adopte cette procédure, tout changement de l'engin de traction doit être dûment indiqué dans le carnet TIR. Cela pourrait constituer une nuisance pour les opérateurs de transport lorsqu'il s'avérerait nécessaire de changer plusieurs fois d'engin de traction, surtout si cela devait être fait en présence, ou, du moins, avec le consentement des autorités douanières. Pour la Commission, la procédure relative aux changements de l'engin de traction devait être aussi simple que possible, sans négliger les besoins des autorités douanières et de l'industrie des transports, et elle a demandé au secrétariat d'établir un document sur cette question, pour examen à des sessions ultérieures.

VIII. PROJET D'ENQUÊTE SUR LE MONTANT DE LA GARANTIE TIR ET SUR LE FONCTIONNEMENT DU SYSTÈME DE GARANTIE TIR

Document: document informel n° 10 (2006)/Rev.1.

15. La Commission a examiné le document informel n° 10 (2006)/Rev.1 établi par le secrétariat. Il contient un projet d'enquête, réalisé par les Parties contractantes, sur le montant de

la garantie TIR et sur le fonctionnement du système de garantie TIR. La Commission l'a approuvé, sous réserve des remarques suivantes.

- L'étude devrait porter sur la période 2004-2006;
- Un délai de trois mois devrait être donné pour répondre au questionnaire;
- La question 6 de la section B devrait porter sur l'année 2006 et être complétée par une question similaire sur le pourcentage d'opérations TIR non apurées;
- Le questionnaire devrait également traiter de la question des paiements réclamés aux personnes directement redevables.

Le secrétariat TIR a été invité à modifier le document informel n° 10 (2006)/Rev.1 en conséquence, à le traduire dans toutes les langues officielles et à établir une version électronique du questionnaire.

IX. SUSPENSION DE LA COUVERTURE DE GARANTIE TIR EN BULGARIE

16. La Commission a rappelé que l'IRU avait annoncé, en juin 2006, la suspension de la couverture de garantie TIR en Bulgarie. Cette décision avait été prise par les assureurs du système TIR après qu'un certain nombre de réclamations présentées par les douanes à l'association garante bulgare. En juillet 2006, les autorités bulgares ont décidé de retirer leur réclamation et la suspension de la garantie n'est donc pas entrée en vigueur. Néanmoins, la Commission était d'avis qu'il lui incombait d'analyser le contexte général de ce type de problème dans le principe, afin d'éviter que des situations similaires se produisent à l'avenir.

17. La Commission a rappelé deux des fonctions qui lui incombent en vertu de la Convention TIR: superviser l'application de la Convention, notamment l'application du système de garantie, et faciliter le règlement des différends entre les Parties contractantes, les associations, les compagnies d'assurances et les organisations internationales. Cela étant, elle a estimé qu'elle devait jouer un rôle actif de médiateur dans la résolution des différends entre la chaîne de garantie et les autorités douanières, et qu'elle devrait contribuer à prévenir les tensions possibles à l'avenir. À cette fin, il était toutefois essentiel que la Commission soit dûment informée des problèmes naissants. Elle a donc demandé à l'IRU et à toutes les Parties contractantes de lui signaler dès que possible toute difficulté dans le règlement des demandes de paiement ainsi que toute augmentation sensible du nombre d'infractions à la Convention TIR susceptibles de donner lieu à des réclamations.

18. La Commission a également examiné la question de savoir qui est habilité à décider de la suspension de l'application du régime TIR dans un pays particulier et si la chaîne de garantie peut décider, à sa propre discrétion, dans quelles Parties contractantes la couverture de garantie est effective. Elle a noté que la Convention TIR ne contient pas à cet égard de dispositions claires et nettes, bien que la chaîne de garantie TIR ait toujours eu pour vocation d'assurer une couverture générale. On a également indiqué que les autorités douanières ne sont en rapport qu'avec l'association nationale garante – mais ni avec l'IRU ni avec les assureurs – et que les accords de garantie nationaux ne contiennent pas de clause de réserve permettant la suspension

de la couverture de garantie par un tiers. La Commission a estimé que l'on pourrait consulter des experts afin de trouver des réponses à ces questions à moyen terme.

19. Enfin, la Commission a décidé de réexaminer les questions susmentionnées à ses prochaines sessions et a invité le secrétariat à étudier, en collaboration avec l'IRU, quelles questions pourraient être portées à l'attention de la Commission afin qu'elle apporte une solution.

X. APPLICATION DES ARTICLES 39 ET 40

Document: document informel n° 3 (2006)/Rev.2.

20. Sur la base des propositions modifiées par le secrétariat TIR (document informel n° 3 (2006)/Rev.2), la Commission a poursuivi l'examen de l'exemple de bonnes pratiques en cas de divergences entre les indications figurant sur le manifeste des marchandises du carnet TIR et le contenu du compartiment de chargement. Elle n'a pas pu approuver ce document car plusieurs membres ont estimé que l'exemple proposé n'était pas représentatif, car il portait sur une situation dans laquelle le titulaire du carnet TIR ne devait pas être tenu responsable des divergences susmentionnées. La Commission a donc estimé que cet exemple devrait être complété d'un certain nombre de situations dans lesquelles le titulaire devait être considéré comme responsable et elle a invité ses membres à transmettre au secrétariat TIR, avant le 31 décembre 2006, des exemples pratiques pertinents assortis d'observations complémentaires, le cas échéant. Elle a décidé de revenir sur cette question à sa prochaine session.

21. Certains membres ainsi que l'IRU ont regretté que, malgré une longue procédure d'examen, la Commission ne soit pas encore à même d'adopter l'exemple de bonnes pratiques considéré, qui serait très utile aux autorités douanières et à l'industrie des transports.

XI. REGISTRE DES TIMBRES DOUANIERS ET DES DISPOSITIFS DE SCHELLEMENT DOUANIERS

22. La Commission a donné son avis selon lequel le registre des timbres douaniers et des dispositifs de scellement douaniers est un instrument utile pour les autorités douanières et devrait être tenu sous forme électronique, être mis à jour régulièrement et être consultable en ligne par les fonctionnaires des douanes (TIRExB/REP/2005/29, par. 24). Elle a accueilli avec satisfaction un exposé du secrétariat, proposant des solutions techniques et administratives appropriées. L'objectif était de démontrer que l'Internet pouvait permettre la publication en ligne du registre CEE des dispositifs de scellement et des timbres douaniers. Cet exercice a mis en évidence les avantages d'une structure reposant sur Internet et donné à la Commission une vue d'ensemble des questions pendantes. La conclusion de l'exposé a porté sur les avantages pour les points de contact TIR de l'accès à un registre accessible sur le Web.

23. La Commission a appuyé le principe des propositions du secrétariat et a rappelé l'importance du registre pour les travaux quotidiens des autorités douanières. Elle a également noté qu'il contient des informations confidentielles et a souligné la nécessité d'assurer un niveau de protection approprié contre les accès non autorisés à un registre accessible sur le Web. Il a été décidé de soumettre ces propositions au Comité de gestion de la Convention TIR, pour examen et adoption éventuelle. La Commission a également estimé que le Comité de gestion devrait

encourager les Parties contractantes à transmettre au secrétariat en temps voulu toutes les informations relatives aux timbres et aux dispositifs de scellement douaniers, si possible en utilisant une présentation type. Le secrétariat a été prié d'établir un document portant sur ces questions et à le soumettre au Comité de gestion.

XII. MANIÈRE DE REMPLIR LA CASE 8 DU CARNET TIR

Document: document informel n° 13 (2006).

24. La Commission a examiné le document informel n° 13 (2006), établi par l'administration douanière finlandaise, indiquant l'existence de pratiques diverses concernant le remplissage de la case 8 du carnet TIR intitulée «Documents joints au manifeste». La Commission a estimé que la manière de remplir la case 8 dépend directement de celle dont ont été remplis les autres volets du carnet TIR. Par conséquent, cette question devrait être traitée dans le contexte de l'élaboration des instructions générales sur la façon de remplir, étape par étape, le carnet TIR. Cela étant, la Commission a pris note du fait que toutes les Parties contractantes ne semblaient pas disposer de telles consignes au niveau national et, qu'une fois celles-ci établies, elles pourraient constituer un outil efficace pour les autorités douanières et les détenteurs de carnet TIR. Entre-temps, la Commission a décidé d'inviter les délégations participant aux réunions du WP.30 et/ou de l'AC.2 à faire connaître au secrétariat leur réglementation nationale relative à la manière de remplir le carnet TIR, pour autant qu'elle existe.

XIII. AGRÉMENT DES VÉHICULES ROUTIERS

25. La Commission a rappelé qu'elle avait décidé, à sa précédente session, d'entreprendre un certain nombre d'activités de suivi en vue d'assurer le strict respect des conditions techniques de la Convention TIR applicables aux véhicules routiers (TIRExB/REP/2005/29, par. 13 et 14), telles que l'élaboration et la distribution du bordereau de contrôle pour les différents types de construction des véhicules routiers, la traduction et la distribution du manuel de formation du Bureau d'assistance douanière et fiscale (CAFAO), et l'organisation d'un séminaire de formation. À cet égard, le secrétariat TIR a informé la Commission des faits nouveaux suivants:

- Le manuel de formation du Bureau d'assistance douanière et fiscale (CAFAO) a été publié et distribué en tant que document officiel du WP.30 (document ECE/TRANS/WP.30/2006/16) dans toutes les langues officielles;
- Le Bureau d'assistance douanière et fiscale (CAFAO) a établi et transmis au secrétariat un certain nombre de bordereaux de contrôle pour les différents types de construction de véhicules routiers, et ceux-ci ont été mis à l'essai par les autorités douanières serbes;
- Le secrétariat prévoyait d'organiser un séminaire d'une demi-journée destiné aux autorités chargées de l'agrément, parallèlement à la session du groupe de travail WP.30. En outre, à l'invitation du secrétariat de la CEE, le Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (WP.29) avait décidé d'organiser en juin 2007 une présentation d'une demi-journée consacrée à cette question.

La Commission a pris note de ces renseignements.

XIV. APPLICATION DE LA CONVENTION TIR DANS CERTAINES PARTIES CONTRACTANTES

A. Italie

26. La Commission a rappelé qu'elle avait été informée des problèmes que les opérateurs de transport turcs avaient rencontrés en Italie et qu'elle avait demandé au secrétariat de se renseigner auprès de l'administration douanière italienne afin d'éclaircir cette situation (TIRExB/REP/2005/29, par. 28 et 29). La Commission a noté que le secrétariat avait envoyé une lettre aux autorités douanières italiennes et n'avait pas encore reçu de réponse.

B. Ukraine

27. La Commission a rappelé ses réflexions antérieures sur la suspension obligatoire d'une opération de transport TIR en Ukraine dans les cas où le montant des droits et taxes douaniers était supérieur au montant de la garantie TIR (TIRExB/REP/2004/22, par. 55 et 56, TIRExB/REP/2004/24, par. 17 à 19, TIRExB/REP/2005/26, par. 38 et 39 et TIRExB/REP/2005/29, par. 30). La Commission a noté que, suite à son intervention et à celle du secrétariat TIR, l'administration douanière ukrainienne avait réexaminé et supprimé les mesures de contrôle national en cause. La Commission a accueilli avec satisfaction cette information.

C. Hongrie

28. L'IRU a informé la Commission que les problèmes avec les agents des douanes à certains points de passage des frontières extérieures de la Hongrie, dont il avait déjà été rendu compte à la Commission à sa précédente session (TIRExB/REP/2005/29, par. 31), existaient toujours et touchaient même le nouveau système de transit informatisé (NSTI) TIR. Cette information a également été confirmée par un membre de la Commission dont l'administration avait récemment adressé une demande de renseignements aux autorités douanières hongroises. La Commission s'est dite préoccupée par ces faits et a approuvé une proposition de M. J. Marques (Communauté européenne) demandant l'examen de la question au niveau communautaire.

D. Roumanie

29. La Commission a été informée des activités entreprises par le secrétariat TIR comme suite à la demande qu'elle avait adressée à sa précédente session (TIRExB/REP/2005/29, par. 32):

- L'ITDB avait été mise à jour de façon à intégrer la modification du code de pays de trois lettres pour la Roumanie, qui n'était plus ROM mais ROU;
- Les points de contact douaniers TIR avaient été informés que, durant une période de transition allant jusqu'au 31 mars 2007, les autorités douanières devaient accepter l'ancien et le nouveau code ISO dans le numéro ID et que cela ne devait pas constituer un obstacle à l'acceptation des carnets TIR par les autorités douanières ni conduire à des retards lors des transports TIR;
- Des renseignements utiles ont été placés sur le site Web TIR de la CEE.

D. Kirghizistan

30. La Commission a rappelé qu'elle avait été informée, à sa précédente session, de certains problèmes concernant les relations entre l'administration douanière du Kirghizistan et l'association nationale garante TIR (TIRExB/REP/2005/29, par. 35). La Commission a noté que ces problèmes étaient probablement dus à une révision de l'accord de garantie entre les deux parties et que, en octobre 2006, un nouvel accord avait été signé au Kirghizistan. Elle a rappelé qu'une copie de ce nouvel accord devait lui être transmise et a estimé que ce différend était réglé.

XV. ACTIVITÉS DU SECRÉTARIAT TIR

A. ITDB

31. La Commission a pris note des derniers apports des Parties contractantes à l'ITDB, ainsi que des activités entreprises par le secrétariat pour obtenir les données manquantes. Elle a également été informée de la mise à jour du logiciel ITDB 2001 élaboré par le secrétariat, qui est utilisé par de nombreux pays pour la maintenance de leurs banques de données nationales sur les titulaires habilités de carnets TIR.

B. Projet ITDB Online+

32. La Commission a pris note des faits nouveaux concernant le projet ITDB Online+, et en particulier du fait que le secrétariat TIR s'apprêtait à terminer l'analyse des services Web de ITDB Online+ ainsi que les essais d'interopérabilité des services Web sécurisés en utilisant les deux technologies de services Web les plus répandues sur le marché.

C. Informatisation du régime TIR

33. La Commission a été informée des résultats de la dernière session du Groupe spécial d'experts de l'informatisation, principalement de l'élaboration du deuxième chapitre du Modèle de référence pour l'informatisation du régime TIR, qui contient une section intitulée «Prescriptions en matière de commerce électronique». Elle a également noté que le secteur privé n'avait pas participé à cette réunion et que, pour cette raison, le deuxième chapitre serait examiné le 29 janvier 2007, à la onzième session du Groupe d'experts qui étudiera également d'autres questions inscrites à son ordre du jour provisoire (ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2007/1), notamment les modifications nécessaires à apporter au modèle de données pour le transit de l'OMD et le chapitre suivant du modèle de référence, consacré à l'Analyse.

D. Séminaires TIR

34. La Commission a été informée des résultats du séminaire national TIR en Mongolie (25 et 26 octobre 2006, à Oulan-Bator) ainsi que du séminaire national TIR en Serbie, qui devait avoir lieu le 13 décembre 2006, parallèlement au séminaire CEE/OSCE sur la Convention sur l'harmonisation.

**XVI. PROJET DE BUDGET ET PLAN DES DÉPENSES
DE LA COMMISSION ET DU SecrÉTARIAT TIR
POUR L'EXERCICE 2007**

Documents: ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2006/9/Rev.1; ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2006/11; documents informels n° 6 (2006), n° 7 (2006) et n° 15 (2006) présentés au Comité de gestion de la Convention TIR.

35. Sur la base du document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2006/11 et du document informel n° 15 (2006), la Commission a examiné le projet de budget et le plan des dépenses relatifs à son fonctionnement et à celui du secrétariat TIR pour l'exercice 2007. Elle a noté que le projet de budget et le plan des dépenses pour 2007 (1 188 200 dollars des États-Unis) étaient en augmentation sensible (95 500 dollars) par rapport au budget et au plan des dépenses approuvés pour l'exercice 2006 (1 092 700 dollars). Cette progression était principalement due à une augmentation au titre du poste «Personnel affecté aux projets», afin de couvrir les frais d'installation (voyage lors du recrutement, transport des effets personnels, indemnité d'installation, etc.) de quatre nouveaux fonctionnaires affectés aux projets, conformément au Statut du personnel de l'ONU, en prévision du départ éventuel de fonctionnaires en 2007. S'il n'était pas utilisé, ce montant serait reporté chaque année, comme c'est le cas pour les versements à la cessation de service. À cet égard, la Commission a demandé au secrétariat d'inscrire ce montant dans l'État du Fonds (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2006/11, annexe 2), ainsi que celui concernant les frais de séparation, et de réviser le document en conséquence.

36. La Commission a été informée des consultations entre le secrétariat et l'IRU relatives à cette question (documents informels n° 6 (2006) et n° 7 (2006)) présentés au Comité de gestion de la Convention TIR. L'IRU a confirmé le contenu de ses courriers au secrétariat de la CEE relatifs au projet de budget et au plan des dépenses pour 2007. Par ailleurs, l'IRU a posé des questions et fait quelques remarques relatives la surestimation de certains éléments du plan des dépenses et aux réserves.

37. La Commission a également pris note des conclusions de l'audit de l'Accord CEE-IRU réalisé par le Bureau des services de contrôle interne (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2006/9/Rev.1), en particulier de la Recommandation 04 selon laquelle le secrétariat TIR devrait établir ses futurs budgets et plans des dépenses en utilisant un cadre de budgétisation axée sur les résultats, en veillant à ce que chaque dépense soit raisonnable et suffisante par rapport aux réalisations escomptées, et en tenant compte du solde de ses fonds de la Réserve de fonctionnement requise et de celle pour imprévus liés aux cessations de service en cas de dénonciation anticipée de l'Accord CEE-IRU. La Commission a demandé au secrétariat TIR d'établir des budgets et plans des dépenses axés sur les résultats, à partir de 2008. Enfin, la Commission a approuvé le projet de budget et le plan des dépenses pour 2007 (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2006/11), sous réserve de la modification mentionnée au paragraphe 1 ci-dessus, et a décidé de les présenter au Comité de gestion de la Convention TIR pour adoption.

38. La Commission a noté que, le 10 novembre 2006, l'IRU avait transféré un montant de 955 000 dollars pour le financement du fonctionnement de la Commission et du secrétariat TIR pour l'exercice 2007, et avait informé la CEE que l'IRU prévoyait de distribuer environ 3 millions de carnets TIR en 2007. L'IRU avait donc, de facto, satisfait aux exigences relatives à l'habilitation à imprimer et à délivrer les carnets TIR et à assurer l'organisation et le

fonctionnement du système de garantie. Sur la base du montant transféré et des prévisions fournies, le montant collecté par l'IRU en 2007 devrait donc correspondre à 0,32 dollar par carnet TIR. Ce chiffre devait être confirmé par le Comité de gestion de la Convention TIR à sa session de février 2007. La Commission a pris note de ces renseignements.

XVII. EXAMEN DU PROGRAMME DE TRAVAIL DE LA COMMISSION POUR 2005-2006

Document: TIRExB/REP/2003/26, annexe.

39. La Commission a brièvement examiné son programme de travail pour 2005 et 2006 (TIRExB/REP/2003/26, annexe) et a demandé au secrétariat d'établir un document résumant les principales réalisations de la Commission correspondant aux éléments de son programme, afin d'en rendre compte au Comité de gestion de la Convention TIR à sa session de février 2007. Elle a également jugé que ses nouveaux membres, qui seraient élus à ladite session, devraient tenir compte du cadre de budgétisation axée sur les résultats, mentionné au paragraphe 37 ci-dessus, lors de l'établissement d'un nouveau programme pour 2007 et 2008.

XVIII. QUESTIONS DIVERSES

40. M^{me} N. Rynkevich (Biélorus) a fait savoir que les autorités douanières du Biélorus avaient signalé des cas de transports TIR où deux carnets TIR avaient été ouverts pour un seul véhicule routier transportant des marchandises de grande valeur (plusieurs voitures particulières). Le pays de départ était la Pologne. L'IRU a ajouté que de rares accidents de ce type s'étaient également produits dans des bureaux de douane de départ situés en Allemagne.

41. La Commission a estimé que ces situations n'étaient pas conformes à l'article 17 de la Convention TIR, qui stipule qu'un seul carnet TIR sera établi par véhicule routier, et qu'elles conduisaient à un certain nombre d'ambiguïtés concernant la couverture de garantie des marchandises (une ou deux garanties TIR) et la question de savoir si les bureaux de douane de passage étaient tenus de respecter la décision prise par le bureau de douane de départ en ce qui concerne le nombre de carnets TIR.

42. La Commission a estimé qu'il fallait d'abord analyser les motifs de ce type de situation. À cette fin, elle a invité l'IRU, M^{me} N. Rynkevich (Biélorus) et d'autres membres de la Commission à communiquer au secrétariat TIR toutes les informations disponibles sur ces cas afin de revenir sur la question à la prochaine session.

XIX. RESTRICTIONS À LA DISTRIBUTION DES DOCUMENTS

43. La Commission a décidé que le document ci-après, publié en rapport avec sa présente session, devait faire l'objet d'une distribution restreinte: document informel n° 12 (2006).

XX. DATES ET LIEU DES PROCHAINES SESSIONS

44. La Commission a décidé de tenir sa trente et unième session à Genève les 25 et 26 janvier 2006, parallèlement à la cent quinzième session du Groupe de travail (WP.30) et à la quarante-troisième session du Comité de gestion TIR.
