



## Conseil économique et social

Distr. générale  
10 décembre 2013  
Français  
Original: anglais

### Commission économique pour l'Europe

#### Comité de gestion de la Convention TIR de 1975

##### Cinquante-septième session

Genève, 6 février 2014

Point 4 a) i) de l'ordre du jour provisoire

##### Activités et administration de la Commission de contrôle TIR:

##### Activités de la Commission de contrôle TIR – Rapport du Président de la Commission de contrôle TIR

### Rapport de la cinquante-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 qu'«au moins une fois par an ou à la demande du Comité de gestion, la Commission de contrôle TIR (TIRExB) fait rapport sur ses activités au Comité de gestion».

\* Le présent document a été soumis avec retard en raison du calendrier de la session.

GE.13-26334 (F) 030214 040214



\* 1 3 2 6 3 3 4 \*

Merci de recycler



## I. Participation

1. La Commission de contrôle TIR (TIRExB) a tenu sa cinquante-cinquième session les 30 septembre et 1<sup>er</sup> octobre 2013 à Genève.
2. Les membres ci-après étaient présents: M. M. Ciampi (Italie), M<sup>me</sup> D. Dirlik (Turquie), M<sup>me</sup> A. Dubielak (Pologne), M<sup>me</sup> L. Jelinkova (Commission européenne), M. H. Lindström (Finlande), M. I. Makhovikov (Biélorus), M. V. Milošević (Serbie) et M. K. Syaskov (Fédération de Russie).
3. M. S. Somka (Ukraine) a été excusé.
4. L'Union internationale des transports routiers (IRU) a participé à la session en qualité d'observateur; elle était représentée par M. M. Azymbakiev et M. M. Retelski. (Des représentants de la Mission permanente de la Fédération de Russie ont également assisté à une partie de la session.)

## II. Déclaration liminaire au nom de la CEE

5. Au nom de la Commission économique pour l'Europe, la Directrice de la Division des transports, M<sup>me</sup> Eva Molnar, a souhaité la bienvenue à la Commission et s'est félicitée qu'elle se réunisse de nouveau à Genève si peu de temps après sa cinquante-quatrième session (27 août 2013), qui avait été entièrement consacrée à la crise en Fédération de Russie. Même si, depuis, les efforts conjoints de diverses parties intéressées (en particulier la TIRExB, la CEE, l'IRU et l'Union européenne) avaient conduit à un certain nombre d'avancées, notamment le fait que le Service fédéral des douanes (SFD) de la Fédération de Russie avait initialement appliqué la mesure annoncée uniquement dans les régions de Sibérie et d'Extrême-Orient, l'heure n'était pas au relâchement, étant donné que la mesure avait par la suite été étendue à d'autres régions à deux reprises. La menace d'une application généralisée de la mesure demeure donc inchangée.
6. Entre-temps, le SFD avait aussi informé l'Association des transporteurs routiers internationaux (ASMAP) de son intention de mettre fin à l'accord de garantie entre les deux entités avec effet au 1<sup>er</sup> décembre 2013. Bien que les Parties contractantes aient le droit souverain de prendre une telle mesure dans le respect des dispositions de la Convention TIR et de la législation nationale, cela aurait des conséquences à la fois pour le transport national et pour le transport international.
7. Selon M<sup>me</sup> Molnar, la situation dans son ensemble et les événements récents témoignaient clairement d'un manque de transparence de la part des principaux acteurs de la crise, à savoir le SFD, l'ASMAP et l'IRU. Elle a appelé toutes les parties à fournir systématiquement à la TIRExB et au Comité de gestion de la Convention TIR (AC.2) toute information pertinente concernant l'état du système de garantie international. Cela signifierait pour l'IRU et les associations nationales la soumission de rapports annuels vérifiés sur leurs activités relatives au fonctionnement du système de garantie (inter)national et pour les autorités douanières le signalement effectif de toutes les demandes de paiement en souffrance, y compris la communication de tout accord conclu avec la chaîne internationale de garantie concernant le règlement des demandes de paiement. Les Parties contractantes devraient informer la TIRExB, l'AC.2 et le grand public bien avant l'introduction de toute mesure ayant une incidence sur le fonctionnement du régime TIR et dans un délai suffisant pour qu'ils puissent intervenir utilement. Enfin, elle a appuyé l'idée selon laquelle les prix des carnets TIR devraient appartenir au domaine public et s'est dite confiante que les Parties contractantes se rangeraient à cet avis.

### III. Adoption de l'ordre du jour

*Document:* Document informel TIRExB/AGE/2013/55.

8. La TIRExB a adopté l'ordre du jour de la session tel qu'il figure dans le document informel TIRExB/AGE/2013/55 mais a décidé de reporter l'examen du point VIII (Adaptation de la procédure TIR aux exigences actuelles en matière de commerce, de logistique et de transport) à la prochaine session. À la demande de M<sup>me</sup> Jelinkova (Commission européenne), l'IRU a été priée de rendre compte, au titre du point XVIII de l'ordre du jour (Questions diverses), des suites données à des courriers électroniques anonymes qui contenaient des informations erronées et des documents visant les organes de l'IRU et ses instances dirigeantes, dont avait été informé le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) à sa 135<sup>e</sup> session, en juin 2013 (ECE/TRANS/WP.30/268, par. 10).

### IV. Adoption des rapports des cinquante-troisième et cinquante-quatrième sessions de la TIRExB

*Documents:* Document informel TIRExB/REP/2013/53draft et commentaires et document informel TIRExB/REP/2013/54draft.

9. La TIRExB a adopté le projet de rapport de sa cinquante-troisième session (document informel TIRExB/REP/2013/53draft et commentaires), sous réserve des modifications suivantes:

Page 3, paragraphe 13, dernière phrase

*Remplacer* la dernière phrase *par* «Certains participants se sont dits préoccupés par les conséquences de l'introduction d'un tel statut avant que l'AC.2 ne décide si l'introduction de ces notions supposerait de modifier la Convention TIR. Dans l'attente d'une décision de l'AC.2, le traitement des carnets TIR par des tiers autres que les autorités douanières d'un pays pourrait poser problème aux autorités douanières d'autres pays.».

Page 5, paragraphe 20, dernière phrase

*Avant* la dernière phrase, *ajouter* «Certains membres de la Commission ont estimé qu'il n'était pas nécessaire de limiter la diffusion des données sur les prix des carnets TIR, dans la mesure où les prix étaient déjà disponibles pour le public; d'autres ont soulevé certaines préoccupations.».

10. Afin de pouvoir examiner avec soin les commentaires faits par M. Syaskov (Fédération de Russie) concernant le projet de rapport de la cinquante-quatrième session (document informel TIRExB/REP/2013/54draft), la TIRExB a décidé de reporter l'adoption du rapport à sa prochaine session. Elle a demandé au secrétariat de diffuser le projet accompagné des commentaires de M. Syaskov aux membres de la Commission afin qu'ils fassent part de leurs observations au plus tard le 1<sup>er</sup> novembre 2013, après quoi le secrétariat établirait un projet de synthèse pour examen à la cinquante-sixième session de la TIRExB.

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

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

#### **1. Suite donnée à la cinquante-quatrième session**

11. La TIRExB a décidé de ne pas réexaminer les documents examinés à la cinquante-quatrième session et de se concentrer sur l'évolution de la situation depuis le 27 août 2013. M. Syaskov (Fédération de Russie) a informé la TIRExB que le groupe de travail (créé par le SFD et l'ASMAP afin d'analyser toutes les demandes de paiement en souffrance) s'était réuni plusieurs fois, que la mesure (à savoir demander une garantie supplémentaire pour les transports TIR) avait été étendue à la région de l'Oural à compter du 24 septembre 2013 et que, le 28 août 2013, le SFD avait informé l'ASMAP de sa décision de mettre fin à l'accord de garantie avec effet au 1<sup>er</sup> décembre 2013.

12. Dans leurs interventions, les membres de la TIRExB sont revenus sur le fait que, malgré plusieurs demandes, peu d'informations avaient été fournies concernant la mesure, laquelle était déjà partiellement appliquée. M. Syaskov (Fédération de Russie) a renvoyé au site Web du SFD, où l'on peut trouver les renseignements nécessaires depuis le 29 juillet 2013. En réponse, plusieurs membres de la TIRExB ont fait valoir que les informations disponibles sur le site Web n'étaient pas suffisamment détaillées pour être diffusées auprès des Parties contractantes et, en particulier, pour permettre aux opérateurs de bien comprendre l'évolution de la situation, et qu'aucune précision n'était donnée concernant les procédures à suivre, les documents à fournir, les coûts encourus et le traitement des carnets TIR aux frontières internes de l'Union douanière.

13. En ce qui concerne le groupe de travail créé par le SFD et l'ASMAP pour clarifier le problème de la dette et examiner les demandes de paiement restées en suspens depuis 1994, l'IRU a indiqué que les derniers chiffres fournis par le SFD représentaient un montant total de 4 milliards de roubles et que ces sommes étaient répertoriées en tant que dettes douanières et non-paiements dus par l'ASMAP. Selon l'IRU, dans la majorité des cas, soit a) aucune notification n'avait été reçue par l'ASMAP, soit b) une décision de justice avait été rendue en faveur de l'ASMAP, soit c) l'ASMAP avait payé le montant garanti dû en vertu de la Convention TIR. Dans sa réponse, M. Syaskov (Fédération de Russie) a confirmé que le groupe de travail était parvenu à clarifier les positions, sans toutefois progresser véritablement vers l'adoption d'une position commune. Il a également précisé que la liste fournie énumérait toutes les demandes de paiement encore considérées comme constituant des dettes douanières et que, de ce fait, le SFD ne pouvait pas passer par profits et pertes.

14. La TIRExB a conclu l'examen de ce point de l'ordre du jour en confirmant sa position telle qu'elle figure aux paragraphes 13 et 14 des conclusions de sa cinquante-quatrième session, libellés comme suit:

«13. En résumé, la Commission:

- A estimé que la décision du SFD violerait la Convention TIR;
- A demandé instamment au SFD d'appliquer correctement la Convention TIR et de renoncer à introduire la mesure annoncée;
- A demandé aux parties concernées d'accélérer les négociations et de trouver des solutions qui répondraient aux préoccupations soulevées par le SFD;

- S'est déclarée prête à continuer à aider la Fédération de Russie à trouver les moyens de veiller au bon fonctionnement de la procédure TIR en Russie, conformément aux exigences actuelles des secteurs douanier et commercial.

14. Le membre russe de la Commission de contrôle TIR a fait part de ses réserves au sujet de certaines des conclusions ci-dessus.».

15. La TIRExB, ainsi que certains de ses membres au nom de leur gouvernement, se sont déclarés disposés à aider le SFD à trouver une solution satisfaisante et durable aux questions en jeu.

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

*Document:* Document informel n° 20 (2013).

16. La TIRExB a longuement examiné la question en se fondant sur le document informel n° 20 (2013), dans lequel le secrétariat avait reproduit l'article publié sur le site Web du SFD expliquant les raisons pour la résiliation de l'accord avec l'ASMAP. Malgré plusieurs demandes de la TIRExB concernant la situation après le 1<sup>er</sup> décembre 2013, M. Syaskov (Fédération de Russie) a déclaré ne pas être en mesure de répondre à ce stade et indiqué que le chef adjoint du SFD, M<sup>me</sup> Golondeeva, assisterait à la prochaine réunion de l'AC.2.

17. Selon l'IRU, l'ASMAP avait été agréée en 1974 en vertu de la résolution n° 4321/74 du Conseil des ministres et cet agrément n'avait pas, pour l'instant, été révoqué. En outre, il semblait peu probable que le SFD soit compétent en la matière. L'IRU a également affirmé que la lettre du SFD datée du 28 août 2013 n'avait été reçue par l'ASMAP que le 3 septembre 2013, ce qui signifiait que le contrat ne pouvait pas être résilié avec effet au 1<sup>er</sup> décembre 2013, conformément à ses dispositions. L'IRU a en outre informé la TIRExB que l'ASMAP avait soumis des propositions visant à améliorer l'accord avec le SFD et que ce dernier ne s'était pas encore exprimé à ce sujet.

18. Le secrétariat a souligné qu'il y aurait des conséquences graves si, à compter du 1<sup>er</sup> décembre 2013, il n'y avait plus d'accord valide entre le SFD et une association garante nationale. De l'avis du secrétariat, l'absence de couverture sur le territoire russe remettrait sérieusement en question le fonctionnement du régime TIR sur le territoire de l'Union douanière eurasiennne. Un des membres de la TIRExB, émettant des doutes sur ce point, a fait valoir que tant que l'Union douanière eurasiennne ne devenait pas Partie contractante à la Convention TIR, l'absence de couverture dans un État membre ne devrait pas avoir d'incidence sur le fonctionnement du régime TIR dans les autres États membres. Le secrétariat a été prié de traiter cette question dans le cadre de la discussion sur l'utilisation du carnet TIR dans une union douanière comportant un territoire douanier unique.

19. La TIRExB a demandé au secrétariat de préparer, pour examen à sa prochaine session, un document contenant les informations utiles à connaître concernant les accords conclus entre autorités douanières et associations nationales conformément aux dispositions de l'alinéa v de l'article 3 de la première partie de l'annexe 9 à la Convention, en accordant une attention particulière aux pays dont les autorités douanières avaient conclu des accords avec plus d'une association nationale.

### **3. Procédures à suivre pour communiquer des mesures ayant une incidence sur le fonctionnement du régime TIR**

*Document:* Document informel n° 23 (2013).

20. La TIRExB a examiné le document informel n° 23 (2013) et jugé, comme la question n'était pas directement liée à la situation en Fédération de Russie, qu'il fallait en poursuivre l'élaboration. En particulier, l'exemple proposé devrait être mieux formulé afin qu'il soit pleinement conforme au mandat de la TIRExB, l'évaluation réalisée par la TIRExB devrait couvrir plusieurs scénarios différents et, enfin, il fallait s'intéresser de plus près à la communication entre la TIRExB et les autres parties concernées.

21. La TIRExB a demandé au secrétariat d'établir une version révisée du document informel n° 23 (2013) en tenant compte des observations ci-dessus, pour examen à sa prochaine session.

### **4. Incidences de la décision du Service fédéral des douanes**

*Document:* Document informel n° 24 (2013).

22. La TIRExB a pris note du document informel n° 24 (2013), établi par l'ASMAP, dans lequel celle-ci présentait une étude comparative des dépenses encourues selon qu'un transport soit effectué sous le couvert d'un carnet TIR ou en suivant une procédure de transit nationale. Selon l'ASMAP, un transport de transit national coûtait environ cinq fois plus qu'un transport sous couvert de carnet TIR.

23. M. Syaskov (Fédération de Russie) a mis en cause l'exactitude de la comparaison et affirmé qu'il était impossible de fournir ne serait-ce qu'une approximation du coût, en raison des nombreuses variables constituant le coût final d'un transport.

24. Selon le secrétariat, ce n'était pas tant l'éventuelle différence de coût qui avait perturbé le secteur international des transports mais le fait que les opérateurs de transport soient forcés d'abandonner la procédure TIR autorisée par la loi et de recourir à une procédure de transit nationale.

25. Dans le cadre de cette discussion, l'IRU a signalé le cas de 111 détenteurs de carnet TIR autorisés, originaires de 19 pays différents, à qui on avait interdit d'effectuer des transports TIR sur le territoire de la Fédération de Russie. Selon l'IRU, dans la majorité des cas, l'exclusion avait pour origine des écarts (mineurs) par rapport à l'itinéraire prescrit. M. Syaskov (Fédération de Russie) a informé la TIRExB que toutes les décisions étaient liées au non-respect des dispositions de la Convention TIR, y compris, mais pas seulement, le droit des autorités douanières d'imposer un itinéraire obligatoire.

### **5. Transparence du régime TIR**

26. Sur ce point, M<sup>me</sup> Molnar a renvoyé à sa déclaration liminaire (par. 7). M<sup>me</sup> Jelinkova (Commission européenne), rappelant les débats précédents sur les propositions visant à introduire, dans la nouvelle partie III de l'annexe 9, des prescriptions strictes et détaillées en matière d'audit pour l'organisation internationale habilitée, a informé la TIRExB que la Commission européenne attendait avec intérêt de relancer la discussion au sein du WP.30 et de l'AC.2.

## **VI. Budget et plan des dépenses de la TIRExB et du secrétariat TIR pour l'année 2014**

*Documents:* ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2013/9, ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2013/10 et ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2013/11.

27. La TIRExB a pris note des comptes de clôture de l'exercice 2012, ainsi que du rapport financier concernant la période allant du 1<sup>er</sup> janvier au 31 juillet 2013, publiés respectivement sous les cotes ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2013/9 et ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2013/10.

28. La TIRExB a approuvé le projet de budget et le plan des dépenses pour le fonctionnement de la Commission de contrôle et du secrétariat TIR en 2014, ainsi que le montant net à transférer par l'IRU d'ici au 15 novembre 2013 (voir ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2013/11).

## **VII. Mesures nationales/régionales de contrôle douanier**

### **A. Utilisation de la procédure TIR dans les unions douanières et économiques comportant un territoire douanier unique ou à l'intérieur d'un pays**

*Documents:* ECE/TRANS/WP.30/266, par. 31 à 36, et ECE/TRANS/WP.30/2013/9.

29. La TIRExB a décidé, au vu des discussions en cours au sein du WP.30, de ne pas examiner cette question mais d'y revenir ultérieurement si nécessaire.

### **B. Documents/informations supplémentaires**

*Document:* Document informel n° 12 (2013).

30. M. Ciampi (Italie) a informé la TIRExB qu'il avait reçu une communication des autorités douanières ouzbèkes, l'informant de nouvelles prescriptions pour tous les transports passant par le territoire de l'Ouzbékistan à compter du 1<sup>er</sup> avril 2013, y compris notamment l'obligation de communiquer aux autorités douanières la valeur et le code SH (Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises) des marchandises importées. Il avait adressé à l'association nationale italienne une lettre lui demandant de l'informer des éventuels problèmes rencontrés à cet égard par les opérateurs italiens, lettre qui était pour l'instant restée sans réponse. Plusieurs autres membres de la TIRExB ont confirmé avoir reçu la lettre et fait des démarches similaires auprès de leur association nationale mais, à ce jour, aucun retour d'information n'avait été reçu.

31. Selon M. Syaskov (Fédération de Russie), les nouvelles exigences étaient conformes aux normes douanières internationales modernes et, en fait, s'inspiraient de dispositions similaires figurant dans le Code douanier russe. Cependant, sans doute à cause d'une erreur de traduction, il semblerait maintenant que ces renseignements doivent figurer aussi dans le carnet TIR alors que, en réalité, il suffisait qu'ils apparaissent dans n'importe quel autre document accompagnant les marchandises (tel que la lettre de voiture visée à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) ou la facture).

32. Compte tenu de ce qui précède, la TIRExB a déclaré que, conformément à la recommandation adoptée par l'AC.2 le 31 janvier 2008, il était recommandé aux détenteurs de carnet TIR «d'indiquer le code SH des marchandises dans la case 10 du manifeste des marchandises du volet non destiné aux douanes (page jaune) du carnet TIR», étant entendu que l'absence de code SH dans le carnet TIR «ne devra pas causer de retards lors d'une opération de transport TIR ni constituer un obstacle à l'acceptation des carnets TIR. Elle ne sera pas considérée comme une infraction à la Convention et n'impliquera pas la responsabilité du titulaire du carnet TIR». En ce qui concerne l'indication de la valeur des marchandises, la TIRExB a renvoyé à un commentaire relatif à l'annexe 1 de la Convention qui stipule que les administrations douanières ne peuvent en aucun cas justifier la rétention des marchandises par le fait que leur valeur n'est pas déclarée dans le carnet TIR.

## VIII. Application de dispositions spécifiques de la Convention TIR

### A. Utilisation de garanties supplémentaires

*Documents:* Document informel n° 1 (2013) et document informel n° 14 (2013).

33. M. Azymbakiev (IRU) a informé la TIRExB que, à la demande des autorités douanières biélorusses, l'IRU se penchait sur les solutions possibles pour remplacer, dans le contexte de la Convention, l'utilisation obligatoire d'escortes en offrant une garantie supplémentaire aux opérateurs TIR. En réponse à une question, M. Makhovikov (Biélorus) a précisé que la demande découlait du fait que, en complément des dispositions de l'article 4, il devrait être possible pour les opérateurs de fournir une forme de garantie dans le cas où les droits et taxes de douane dépassent le montant maximum du carnet TIR (60 000 euros), plutôt que devoir recourir à une escorte douanière. La question était toujours à l'examen par l'IRU et les autorités douanières biélorusses. M. Syaskov (Fédération de Russie) a dit que la Fédération de Russie se penchait également sur le sujet mais qu'aucune décision ferme n'avait été prise pour l'instant.

34. Le secrétariat a fait observer que l'application de l'article 4 semblait faire l'objet d'approches contradictoires. La majorité des membres de la TIRExB étaient fermement convaincus que l'article 4 interdisait clairement toute forme de garantie ou dépôt supplémentaire (quel que soit le terme employé) car cela irait à l'encontre de l'esprit de la Convention TIR en tant qu'instrument de facilitation mondial offrant à un groupe précis de détenteurs de carnet TIR, dûment agréés par les autorités nationales, un modèle unique de déclaration de douane et une garantie unique valables au niveau international. D'autres membres continuaient de défendre des mécanismes permettant une utilisation plus souple de garanties de niveaux différents. Plusieurs membres de la TIRExB étaient d'avis que, plutôt que de créer plusieurs montants de garantie à l'échelon international, les administrations nationales pourraient augmenter le montant de référence dans leur pays. De plus, dans l'éventualité où une dette douanière dépasserait le montant de la garantie applicable, les administrations douanières nationales devraient utiliser des outils d'évaluation des risques avant d'appliquer une mesure telle que l'escorte douanière ou l'imposition d'un itinéraire. M. Makhovikov (Biélorus) a informé la TIRExB qu'en tant qu'expert il pouvait souscrire à l'opinion de la majorité des membres de la Commission, sous réserve, cependant, que cela ne remette pas en question l'application de l'article 23, en vertu duquel l'exigence d'une garantie supplémentaire pouvait se substituer au recours à une escorte douanière. M. Syaskov (Fédération de Russie) a appuyé cette position. À son avis, le fait de transformer le texte du commentaire à l'article 4 en note explicative pouvait sembler utile pour le secteur des transports, mais cela ne changerait rien pour les autorités douanières. En Fédération de Russie, les services douaniers n'étaient pas matériellement en

mesure d'organiser des escortes dans les situations où les droits de douane étaient supérieurs au montant de la garantie et n'avaient donc pas d'autre choix que d'exiger une garantie supplémentaire.

35. La TIRExB a décidé de reprendre l'examen du document informel n° 14 (2013) à sa prochaine session.

## **B. Format du certificat d'agrément**

*Document:* Document informel n° 15 (2013).

36. La TIRExB a pris note du document informel n° 15 (2013), établi par le secrétariat à la demande de M. Lindström (Finlande), dans lequel il est fait état de la détection par les autorités douanières finlandaises d'un certificat d'agrément composé de plusieurs pages au format A4 rassemblées dans un classeur, alors que selon le modèle qui figure à l'annexe 4 de la Convention, le certificat doit normalement être au format A3 plié en deux.

37. La TIRExB a demandé au secrétariat d'élaborer, pour examen à sa prochaine session, une version révisée du document en question, en y incluant une évaluation des risques de falsification, ainsi qu'une proposition d'amendements au commentaire à l'annexe 4.

## **C. Questions relatives au renouvellement du certificat d'agrément**

*Document:* Document informel n° 16 (2013).

38. La TIRExB a examiné le document informel n° 16 (2013), dans lequel le secrétariat fait part d'une question soulevée par les autorités douanières danoises concernant l'état des véhicules présentés pour le renouvellement du certificat d'agrément. Selon les autorités danoises, il arrive souvent que les véhicules soient trop sales pour permettre une inspection aisée et efficace. En annexe au document précité, le secrétariat avait élaboré une proposition de nouvelle note explicative au paragraphe 4 de l'annexe 3 portant sur l'état des véhicules présentés pour inspection.

39. La TIRExB a globalement bien accueilli le document, même si certains membres étaient d'avis que la question allait de soi et qu'il n'était pas nécessaire de l'évoquer en particulier, que ce soit dans une note explicative ou dans un commentaire. En toute circonstance, les services douaniers pouvaient refuser d'inspecter un véhicule dont l'état le rendait impropre à une inspection adéquate et efficace. D'autre part, certains membres ont fait valoir que la question ne se posait pas seulement au moment du renouvellement du certificat et que le paragraphe 4 de l'annexe 3 n'était donc peut-être pas l'endroit le mieux indiqué pour ajouter une note explicative ou un commentaire.

40. La TIRExB a demandé au secrétariat de préparer une version révisée du document, en tenant compte des observations ci-dessus, pour examen et, le cas échéant, approbation par la Commission à sa prochaine session.

# **IX. Informatisation du régime TIR**

## **A. État d'avancement du projet eTIR**

41. La TIRExB a été informée que la vingt-troisième session du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1) se tiendrait à Bruxelles les 20 et 21 novembre 2013, à l'aimable invitation de la Commission européenne. Elle a également noté qu'à titre provisoire, il était prévu que la quatrième réunion consacrée au projet pilote eTIR entre l'Italie et la Turquie se tienne en

marge de la session du GE.1 ou de la prochaine session de la TIRExB. Enfin, elle a pris note des progrès réalisés dans le cadre du projet du Compte de l'ONU pour le développement intitulé «Renforcer la capacité des pays en développement et des pays en transition économique à faciliter le franchissement légal des frontières, la coopération régionale et l'intégration». Un consultant avait été engagé pour procéder à une analyse des carences de la Géorgie et des dispositions avaient été prises à titre provisoire en vue de la tenue de la première réunion du Groupe d'experts interrégional le 18 décembre 2013 à Genève.

## **B. Base de données centrale relative aux bureaux de douane autorisés**

*Documents:* Document informel n° 2 (2013) et document informel n° 7 (2013).

42. La TIRExB a examiné les documents informels n°s 2 et 7 (2013), qui contiennent une proposition du secrétariat visant à mettre en ligne (conformément à l'alinéa *a* du point 8 du mandat de la TIRExB) une base de données électronique relative aux bureaux de douane autorisés. La TIRExB a remercié M<sup>me</sup> Jelinkova (Commission européenne) pour son aimable proposition d'organiser une présentation de la base de données de l'UE relative aux bureaux de douane à l'occasion de la vingt-troisième session du GE.1. La TIRExB a prié le secrétariat de présenter la proposition à l'AC.2 aux fins de son approbation, en accordant une attention particulière à la protection des données et en précisant les ressources nécessaires, le cas échéant.

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

*Documents:* Document informel n° 2 (2013) et document informel n° 8 (2013).

43. La TIRExB a examiné les documents informels n°s 2 et 8 (2013), qui contiennent une proposition du secrétariat visant à mettre en ligne (conformément à l'alinéa *a* du point 8 du mandat de la TIRExB) une base de données électronique relative aux certificats d'agrément. À cette fin, la TIRExB a demandé au secrétariat de donner sa forme définitive au court questionnaire figurant à l'annexe du document informel n° 8 (2013) et de le distribuer au début de l'année 2014 en vue de recueillir des informations sur la délivrance des certificats d'agrément à l'échelon national.

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

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

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

### **B. Expéditeur et destinataire habilités**

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

## **XI. Activités de formation**

### **Application des annexes 2 et 7**

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

## **XII. Promotion de l'élargissement géographique du régime TIR**

### **A. Projet Islamabad-Téhéran-Istanbul (ITI)**

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

### **B. Intention de la Chine d'adhérer à la Convention TIR**

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

## **XIII. Fonctionnement du système de garantie international TIR**

### **A. Enquête sur les demandes de paiement formulées par les autorités douanières**

*Document:* Document informel n° 9 (2013).

49. La TIRExB a demandé au secrétariat de diffuser, dès que possible, le questionnaire sur les demandes de paiement formulées par les autorités douanières pour la période 2009-2012, tel qu'il figure dans le document informel n° 9 (2013).

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

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

## **XIV. Lutte contre toute utilisation frauduleuse du régime TIR**

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

## **XV. Facilitation de l'échange de renseignements entre les parties prenantes impliquées dans le régime TIR**

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

## **XVI. Supervision de l'impression et de la délivrance centralisées des carnets TIR et surveillance de leur prix**

### **Prix des carnets TIR**

53. L'IRU a informé la TIRExB que, à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2013, un carnet TIR à six volets, moins cher, destiné spécialement à une utilisation depuis, vers et à travers le territoire de l'Union européenne était disponible dans le cadre d'un projet pilote. Ce carnet coûtait 40 francs suisses contre 59 francs suisses pour un carnet TIR à six volets classique.

## **XVII. Application du système de contrôle informatisé des carnets TIR**

54. Aucune question relative à ce point de l'ordre du jour n'a été soulevée.

## **XVIII. Registre central de renseignements sur tous les règlements et procédures prescrits pour la délivrance de carnets TIR**

55. Aucune question relative à ce point de l'ordre du jour n'a été soulevée.

## **XIX. Activités du secrétariat**

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

## **XX. Questions diverses**

57. L'IRU a informé la TIRExB que, par manque de temps, elle répondrait par écrit aux questions concernant la suite donnée à des courriers électroniques anonymes qui contenaient des informations erronées et des documents visant les organes de l'IRU et ses instances dirigeantes, dont avait été informé le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) à sa 135<sup>e</sup> session, en juin 2013 (ECE/TRANS/WP.30/268, par. 10).

## **XXI. Restriction à la distribution des documents**

58. La Commission a décidé que les documents ci-après, publiés pour la cinquante-cinquième session, devaient faire l'objet d'une distribution restreinte: documents informels n<sup>os</sup> 10, 13, 15, 16, 18, 19, 20, 21, 22/Rev.1, 24, 25 et 26/Rev.1 (2013).

## **XXII. Date et lieu de la prochaine session**

59. La TIRExB a décidé de tenir sa cinquante-sixième session les 3 et 4 décembre 2013 à Rome, à l'aimable invitation de l'administration douanière italienne.