



Commission économique pour l'Europe

Comité de gestion de la Convention TIR de 1975

Organe de mise en œuvre technique

Cinquième session

Genève, 12 et 13 (après-midi) octobre 2023

Rapport de l'Organe de mise en œuvre technique sur sa cinquième session

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1–2	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	3	3
III. Adoption du rapport de la quatrième session (point 2 de l'ordre du jour)	4	3
IV. Système international eTIR (point 3 de l'ordre du jour)	5–6	3
A. Point sur le développement du système international eTIR et de la Banque de données internationale TIR	5	3
B. Point sur la connexion des systèmes douaniers nationaux au système international eTIR	6	3
V. Spécifications conceptuelles, fonctionnelles et techniques du système eTIR (point 4 de l'ordre du jour)	7–32	4
A. Version 4.3	7–13	4
B. Version 4.4	14–32	5
1. Propositions d'amendements	14–22	5
a) Prescriptions de l'union douanière de l'Union économique eurasiatique	15–16	5
Langues des champs de texte	15–16	5
b) Ajout du code de l'association émettrice dans les messages eTIR	17	5
c) Échange de documents joints	18	5
d) Accès des titulaires aux données relatives aux transports TIR	19–20	5
e) Procédure de prélèvement d'échantillons et types de contrôle supplémentaires	21	6



f) Empêcher la modification des bureaux de douane par lesquels le transport TIR est déjà passé.....	22	6
2. Nouvelles propositions.....	23–31	6
a) Lieux de chargement et de déchargement	24–25	6
b) Numéro de Référence unique de l’envoi.....	26–27	6
c) Itinéraire.....	28–29	7
d) Identification du destinataire et de l’expéditeur	30–31	7
3. Propositions des États.....	32	7
VI. Questions diverses (point 5 de l’ordre du jour)	33	7
Date et lieu des prochaines sessions du TIB.....	33	7
VII. Adoption du rapport (point 6 de l’ordre du jour)	34	8
Annexe		
Liste des décisions prises à la cinquième session de l’Organe de mise en œuvre technique		9

I. Participation

1. L'Organe de mise en œuvre technique (TIB) a tenu sa cinquième session les 12 et 13 (après-midi) octobre 2023 à Genève. Y ont participé les représentants des pays suivants : Belgique, Danemark, Fédération de Russie, France, Grèce, Hongrie, Italie, Iran (République islamique d'), Koweït, Lettonie, Lituanie, Ouzbékistan, Pays-Bas (Royaume des), Serbie et Türkiye. Des représentants de l'Union européenne étaient également présents. Les organisations non gouvernementales ci-après étaient également représentées : l'Union internationale des transports routiers (IRU) et le Centre de Rabat pour les études politiques et stratégiques.

2. En l'absence de quorum¹, le TIB a chargé le secrétariat d'appliquer la procédure d'approbation tacite, conformément aux articles 26 et 27 de son règlement intérieur. Le TIB a souligné qu'il était important que les représentants des États contractants soient présents pendant l'appel nominal pour éviter de devoir avoir recours à la procédure d'approbation tacite aux prochaines sessions.

II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

3. Le TIB a adopté l'ordre du jour de la session tel qu'il figure dans le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/9.

III. Adoption du rapport de la quatrième session (point 2 de l'ordre du jour)

4. Le TIB a adopté le rapport de sa quatrième session tel qu'il figure dans le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/8.

IV. Système international eTIR (point 3 de l'ordre du jour)

A. Point sur le développement du système international eTIR et de la Banque de données internationale TIR

5. Le TIB a accueilli avec intérêt le rapport de situation sur la Banque de données internationale TIR (ITDB) présenté par le secrétariat. Il a été informé de l'évolution de la situation en ce qui concernait les enregistrements de données et les chiffres relatifs à l'utilisation dans l'ITDB (1 156 utilisateurs de l'application Web, 30 089 titulaires de carnet TIR habilités, 282 enregistrements de timbres et de scellements douaniers et 2 991 bureaux de douane opérationnels pour les procédures TIR). Il a également été informé des actions récentes liées à l'ITDB et au projet eTIR, notamment de la phase finale de mise au point et d'essai de l'application nationale eTIR, laquelle était désormais aussi disponible en kazakh, en kirghize et en persan.

B. Point sur la connexion des systèmes douaniers nationaux au système international eTIR

6. Le TIB s'est félicité de l'issue fructueuse de la réunion des Amis de la présidence organisée à Samarcande (Ouzbékistan) les 21 et 22 juin 2023 à l'aimable invitation de l'administration douanière ouzbèke et avec le soutien du secrétariat, de la Commission européenne, de l'IRU, du TRACECA², de la Banque islamique de développement et de la

¹ Des représentants officiels étaient présents pour 15 États qui sont des Parties contractantes à la Convention TIR liées par l'annexe 11. Pour atteindre le quorum, au moins 19 États contractants devaient être officiellement représentés.

² Couloir Europe-Caucase-Asie.

GIZ³. Comme suite à cette réunion, qui visait à promouvoir l'application de la procédure eTIR le long du corridor médian, le Kazakhstan, le Kirghizistan et le Tadjikistan avaient mis à disposition des consultants nationaux chargés de raccorder leurs systèmes douaniers nationaux au système international eTIR. Les contrats des consultants du Kazakhstan et du Kirghizistan étaient déjà signés et, selon les ressources disponibles, le consultant du Tadjikistan pourrait normalement être engagé à la fin de l'année ou au début de 2024.

V. Spécifications conceptuelles, fonctionnelles et techniques du système eTIR (point 4 de l'ordre du jour)

A. Version 4.3

7. Le TIB a adopté les corrections mineures proposées dans la révision 2 de la version 4.3 des spécifications eTIR, telles qu'elles figurent dans le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/2023/7, et a pris note de cette révision telle qu'elle figure dans les documents ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/2022/2/Rev.2-ECE/TRANS/WP30/AC.2/2022/11/Rev.2 (Introduction), ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/2022/3/Rev.2-ECE/TRANS/WP30/AC.2/2022/12/Rev.2 (et ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/2022/3/Rev.2/Corr.1-ECE/TRANS/WP30/AC.2/2022/12/Rev.2/Corr.1) (Concepts relatifs au système eTIR), ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/2022/4/Rev.2-ECE/TRANS/WP30/AC.2/2022/13/Rev.2 (et ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/2022/4/Rev.2/Corr.1-ECE/TRANS/WP30/AC.2/2022/13/Rev.2/Corr.1) (Spécifications fonctionnelles eTIR) et ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/2022/5/Rev.2-ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2022/14/Rev.2 (Spécifications techniques eTIR).

8. Le TIB a également examiné les nouvelles questions susceptibles d'être prises en considération dans la version 4.3 des spécifications eTIR, telles que présentées dans les documents ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/2023/7 et ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/2023/7/Corr.1.

9. Le TIB a pris note du fait que la liste de codes CL01, comprenant les codes relatifs à la taille et au type d'équipement servant à décrire l'équipement de transport utilisé pour le transport TIR, se fondait sur la liste de codes figurant dans la norme EDIFACT-ONU n° 8155, dans laquelle il était aussi précisé qu'il était possible d'utiliser la liste de codes figurant dans la norme ISO 6346. Toutefois, les codes figurant dans la liste de la norme ISO 6346 ne figuraient pas dans la version actuelle de la liste de codes CL01 distribuée avec les définitions du schéma XML pour le système eTIR.

10. Le TIB a prié le secrétariat et l'IRU de lui présenter à sa session suivante une étude sur la liste de codes CL01, portant notamment sur les résultats d'une enquête menée auprès des points de contact TIR concernant la liste de codes utilisée et l'utilisation de l'élément de données relatif au type et à la taille de l'équipement, ainsi que sur les résultats des consultations avec les parties prenantes telles que le CEFACT-ONU, le Bureau international des conteneurs et du transport intermodal (BIC) ou le World Shipping Council.

11. Le TIB a noté que l'IRU s'était interrogée sur la manière dont l'élément concernant le lieu de chargement devait être rempli et a estimé que davantage d'explications concernant le contenu de cet élément pourraient être données dans les spécifications eTIR. Le TIB a estimé que les spécifications eTIR concernant l'utilisation de la classe de lieu de chargement étaient suffisamment claires et qu'il n'était pas nécessaire d'ajouter d'autres explications.

12. Le TIB a relevé que la condition C003 avait été créée pour garantir que les renseignements nécessaires concernant l'équipement de transport soient communiqués dans le cadre des envois ne contenant pas de marchandises pondéreuses ou volumineuses. Toutefois, son libellé actuel (SI (ENVOI.Indicateur marchandises pondéreuses ou volumineuses) = FAUX ALORS NON VIDE (ÉQUIPEMENTTRANSPORT) SINON VIDE (ÉQUIPEMENTTRANSPORT)) empêchait la communication de renseignements relatifs à l'équipement de transport pour les envois de marchandises pondéreuses ou volumineuses. Le TIB a rappelé que ces renseignements (par exemple, numéro de plaque ou de châssis)

³ Agence allemande de coopération internationale.

figuraient sur le carnet TIR et que les administrations douanières en avaient besoin pour garantir que l'équipement de transport quitte le pays avec le moyen de transport. Par conséquent, il a accepté la proposition de modification de la condition C003 figurant à la section III.C des documents ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/2023/7 et ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/2023/7/Corr.1⁴.

13. Le TIB a examiné le document informel TIB n° 2 (2023), qui présente les résultats des enquêtes visant à déterminer quels types de modifications étaient actuellement acceptés ou refusés par les agents des douanes ou étaient directement saisis sur le carnet TIR, et quels types de modifications étaient demandés par les titulaires. Afin d'aligner les procédures eTIR sur les procédures TIR, le TIB est convenu que les règles limitant les rectifications (au moyen des messages E11 et I7) devraient être utilisées aussi peu que possible et servir uniquement à garantir que les éléments de données qui ne doivent pas être modifiés (tels que le titulaire du carnet TIR ou les bureaux de douane par lesquels le transport TIR est déjà passé) ne le soient pas. Il a chargé le secrétariat de fournir, pour sa prochaine session, une liste des éléments de données qui ne devraient pas être rectifiés.

B. Version 4.4

1. Propositions d'amendements

14. Le TIB a examiné le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/2023/8, dans lequel figurent des propositions d'amendements relatives aux questions qu'il avait, à ses précédentes sessions, jugé important d'inclure dans la version 4.4 des spécifications eTIR. Il a passé en revue chacune des propositions et pris les décisions décrites ci-après.

a) Prescriptions de l'union douanière de l'Union économique eurasiatique

Langues des champs de texte

15. Aucune nouvelle proposition n'a été soumise concernant la manière dont les titulaires pourraient remplir les champs de texte des messages eTIR dans différentes langues.

16. Le TIB a invité une nouvelle fois les pays membres de l'union douanière de l'Union économique eurasiatique à prendre contact avec le secrétariat en vue d'analyser ensemble les prescriptions qu'ils souhaiteraient voir incluses dans la version 4.4 des spécifications eTIR et d'établir une liste concrète de propositions d'amendements.

b) Ajout du code de l'association émettrice dans les messages eTIR

17. Le TIB a rappelé qu'à sa quatrième session, il avait prié le secrétariat d'établir une proposition d'amendement pour la version 4.4 visant à inclure le code de l'association émettrice dans les messages eTIR concernés, en particulier dans le message E1. Il a accepté la proposition visant à ajouter le code de l'association émettrice dans les messages E1, E3, E6 et I6, comme présenté à la section II.B du document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/2023/8.

c) Échange de documents joints

18. En l'absence de proposition concrète, le TIB n'a pas examiné cette question.

d) Accès des titulaires aux données relatives aux transports TIR

19. Le TIB a rappelé qu'à sa troisième session, il avait suivi avec intérêt un exposé du secrétariat sur la validation de principe pour l'accès des titulaires aux données de transport TIR par l'intermédiaire des applications Web et mobile prévues à cet effet, et qu'à sa quatrième session, il avait estimé que cette question, comme elle nécessitait d'apporter des modifications aux concepts relatifs au système eTIR, devrait d'abord être examinée par les

⁴ SI (ENVOI.Indicateur marchandises pondéreuses ou volumineuses) = FAUX ALORS NON VIDE (ÉQUIPEMENTTRANSPORT).

Parties contractantes à la Convention TIR liées par l'annexe 11 dans le cadre du Comité de gestion (AC.2).

20. Le TIB a relevé que la présidence avait présenté oralement la question à l'AC.2 mais que les Parties contractantes à la Convention TIR liées par l'annexe 11 n'avaient pas exprimé d'opinion à ce sujet. Il a noté que la question serait soumise à l'AC.2 à une session ultérieure.

e) Procédure de prélèvement d'échantillons et types de contrôle supplémentaires

21. En l'absence de nouvelles informations sur cette question, le TIB a décidé de poursuivre à sa session suivante le débat sur la solution technique permettant de rendre compte des échantillons prélevés qui était proposée à la section II.E du document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/2023/8.

f) Empêcher la modification des bureaux de douane par lesquels le transport TIR est déjà passé

22. Au regard des informations communiquées par le secrétariat, le TIB a approuvé l'ajout de la règle, présentée dans la section II.F du document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/2023/8, visant à empêcher la modification des bureaux de douane par lesquels le transport TIR est déjà passé⁵.

2. Nouvelles propositions

23. Le TIB a examiné le document informel TIB n° 3 (2023), dans lequel figurent des propositions destinées à modifier le texte actuel des spécifications eTIR aux fins de l'élaboration de la version 4.4. Ces propositions, qui découlent du développement du système international eTIR et de la mise au point des tests de conformité, sont décrites ci-après.

a) Lieux de chargement et de déchargement

24. Le TIB a pris note des deux questions suivantes concernant les classes LieuChargement et DestinationEnvoi :

- Pourquoi la classe LieuChargement est-elle indiquée au niveau « Envoi » et la classe DestinationEnvoi est-elle indiquée au niveau « ObjetExpédié » ?
- Pourquoi la classe DestinationEnvoi contient-elle une classe Adresse obligatoire alors que la classe LieuChargement ne contient pas de classe Adresse ?

25. Le TIB a décidé de poursuivre à sa session suivante le débat concernant la proposition d'harmonisation des informations relatives aux lieux de chargement et de déchargement, en se fondant sur les données que communiqueraient les représentants sur leurs prescriptions en matière de sûreté et de sécurité, et en prenant éventuellement aussi en considération les futures prescriptions, telles que celles associées à la phase 6 du nouveau système de transit informatisé (NSTI).

b) Numéro de Référence unique de l'envoi

26. Le TIB a relevé que, dans la version 4.3 des spécifications eTIR, le numéro de référence unique de l'envoi (RUE), un élément de données ajouté suivant les recommandations du Cadre de normes SAFE de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) pour le transport, était uniquement présent au niveau « ObjetExpédié ». Par conséquent, si le numéro RUE était le même pour tous les objets expédiés, cette information devait être répétée pour chaque objet.

27. Le TIB a approuvé la proposition visant à inclure le numéro RUE aux niveaux « Envoi » et « ObjetExpédié » avec la règle applicable et chargé le secrétariat d'établir une proposition détaillée pour sa session suivante.

⁵ « Les données sur les éléments de l'itinéraire situés avant le pays recevant le message E11 ne peuvent pas être modifiées. ».

c) Itinéraire

28. Le TIB a noté qu'en raison de la nouvelle obligation de communiquer l'itinéraire au niveau du bureau de douane, les entreprises de transport devraient indiquer les codes des bureaux de douane pour chaque bureau de douane de départ, d'entrée (en route), de sortie (en route) et de destination. Bien que les entreprises de transport aient accès à des informations sur les bureaux de douane et leur rôle dans le régime TIR via l'application Web de la Banque de données internationale TIR (ITDB), cela ne leur permettait pas d'accéder à ces informations à partir d'un autre logiciel qu'elles pourraient utiliser pour communiquer leurs renseignements anticipés TIR et les éventuelles modifications apportées à ceux-ci. À cette fin, les créateurs de logiciels pourraient utiliser une interface de programmation d'applications (API) (par exemple, des services Web) afin d'intégrer dans l'application la possibilité de consulter les données de l'ITDB sur les bureaux de douane via d'autres logiciels, ce qui permettrait aux entreprises de transport de communiquer les codes des bureaux de douane concernés tout au long de l'itinéraire.

29. Le TIB a pris acte de la faisabilité et des avantages possibles du mécanisme proposé, qui permettrait de consulter automatiquement, dans les applications mises au point pour les opérateurs de transport, les informations relatives aux bureaux de douane conservées dans l'ITDB, mais il a estimé que toute décision en la matière devrait être prise par la Commission de contrôle TIR, notamment pour s'assurer de la disponibilité des ressources nécessaires pour mettre au point les fonctionnalités demandées.

d) Identification du destinataire et de l'expéditeur

30. Le TIB a relevé que, dans la version 4.3 des spécifications eTIR, pour le destinataire et l'expéditeur, la condition C001 permettait de fournir soit un identifiant soit le nom et l'adresse. Cette dernière option devrait permettre aux administrations douanières le long de l'itinéraire du transport TIR d'identifier le destinataire et l'expéditeur. En revanche, il restait à préciser quel identifiant devrait être utilisé et comment les pays situés le long de l'itinéraire du transport TIR pourraient l'utiliser pour identifier ces parties.

31. Le TIB a estimé que, si le nom et l'adresse devenaient obligatoires pour le destinataire et l'expéditeur, tous les pays participant à un transport TIR pourraient identifier clairement ces parties, et il a prié le secrétariat de présenter une proposition détaillée à sa session suivante.

3. Propositions des États

32. Le TIB a pris note du fait qu'aucun État n'avait soumis de nouvelle proposition.

VI. Questions diverses (point 5 de l'ordre du jour)**Date et lieu des prochaines sessions du TIB**

33. Le TIB a pris note des dates actuellement réservées pour sa sixième session, à savoir les 12 et 13 février 2024. Il a dit regretter que les dates de certaines de ses sessions en 2024 aient été provisoirement fixées en dehors des semaines pendant lesquelles se tenaient les sessions du WP.30 et de l'AC.2, craignant que cela ne réduise davantage la participation. Il a prié le secrétariat d'étudier la possibilité d'organiser toutes ses sessions au cours des semaines où se tenaient celles du WP.30 ou, à défaut, de les organiser à quelques mois d'intervalle.

VII. Adoption du rapport (point 6 de l'ordre du jour)

34. Le TIB a adopté la liste des décisions provisoires à diffuser aux fins de la procédure d'approbation tacite, telle qu'elle figure dans l'annexe. Le TIB a également chargé le secrétariat d'établir, à l'issue de la procédure d'approbation tacite et compte tenu de son résultat, le projet de rapport complet, de le distribuer pour observations et de le soumettre pour adoption à sa prochaine session.

Annexe

Liste des décisions prises à la cinquième session de l'Organe de mise en œuvre technique

No	Point de l'ordre du jour	Paragraphe(s) du rapport final	Description succincte de la décision
1	-	2	En l'absence de quorum, le TIB a chargé le secrétariat d'appliquer la procédure d'approbation tacite, conformément aux articles 26 et 27 de son règlement intérieur.
2	1	3	Le TIB a adopté l'ordre du jour de la session tel qu'il figure dans le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/9.
3	2	4	Le TIB a adopté le rapport de sa quatrième session tel qu'il figure dans le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/8.

Version 4.3 des spécifications eTIR

4	4 a)	8	Le TIB a adopté les corrections mineures proposées dans la révision 2 de la version 4.3 des spécifications eTIR, telles qu'elles figurent dans le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/2023/7, et a pris note de cette révision telle qu'elle figure dans les documents ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/2022/2/Rev.2-ECE/TRANS/WP30/AC.2/2022/11/Rev.2 (Introduction), ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/2022/3/Rev.2-ECE/TRANS/WP30/AC.2/2022/12/Rev.2 (et ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/2022/3/Rev.2/Corr.1-ECE/TRANS/WP30/AC.2/2022/12/Rev.2/Corr.1) (Concepts relatifs au système eTIR), ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/2022/4/Rev.2-ECE/TRANS/WP30/AC.2/2022/13/Rev.2 (et ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/2022/4/Rev.2/Corr.1-ECE/TRANS/WP30/AC.2/2022/13/Rev.2/Corr.1) (Spécifications fonctionnelles eTIR) et ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/2022/5/Rev.2-ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2022/14/Rev.2 (Spécifications techniques eTIR).
5	4 a)	11	Le TIB a prié le secrétariat et l'IRU de lui présenter à sa session suivante une étude sur la liste de codes CL01, portant notamment sur les résultats d'une enquête menée auprès des points de contact TIR concernant la liste de codes utilisée et l'utilisation de l'élément de données relatif au type et à la taille de l'équipement, ainsi que sur les résultats des consultations avec les parties prenantes telles que le CEFAC-ONU, le Bureau international des conteneurs et du transport intermodal (BIC) ou le World Shipping Council.
6	4 a)	12	Le TIB a estimé que les spécifications eTIR concernant l'utilisation de la classe de lieu de chargement étaient suffisamment claires et qu'il n'était pas nécessaire d'ajouter d'autres explications.
7	4 a)	13	Le TIB a accepté la proposition de modification de la condition C003 figurant à la section III.C des documents ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/2023/7 et ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/2023/7/Corr.1.
8	4 a)	14	Le TIB a examiné le document informel TIB n° 2 (2023), qui présente les résultats des enquêtes visant à déterminer quels types de modifications étaient actuellement acceptés ou refusés par les agents des douanes ou étaient directement saisis sur le carnet TIR, et quels types de modifications étaient demandés par les titulaires. Afin d'aligner les procédures eTIR sur les procédures TIR, le TIB est convenu que les règles limitant les rectifications (au moyen des messages E11 et I7) devraient être utilisées aussi peu que possible et servir uniquement à garantir que les éléments de données qui ne doivent pas être modifiés (tels que le titulaire du carnet TIR ou les bureaux de douane par lesquels

No	Point de l'ordre du jour	Paragraphe(s) du rapport final	Description succincte de la décision
			le transport TIR est déjà passé) ne le soient pas. Il a chargé le secrétariat de fournir, pour sa prochaine session, une liste des éléments de données qui ne devraient pas être rectifiés.
Version 4.4 des spécifications eTIR			
9	4 b) i)	17	Le TIB a invité une nouvelle fois les pays membres de l'union douanière de l'Union économique eurasiatique à prendre contact avec le secrétariat en vue d'analyser ensemble les prescriptions qu'ils souhaiteraient voir incluses dans la version 4.4 des spécifications eTIR et d'établir une liste concrète de propositions d'amendements.
10	4 b) i)	18	Le TIB a accepté la proposition visant à ajouter le code de l'association émettrice dans les messages E1, E3, E6 et I6, comme présenté à la section II.B du document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/2023/8.
11	4 b) i)	22	Le TIB a décidé de poursuivre à sa session suivante le débat sur la solution technique permettant de rendre compte des échantillons prélevés qui était proposée à la section II.E du document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/2023/8.
12	4 b) i)	23	Le TIB a approuvé l'ajout de la règle, présentée dans la section II.F du document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/2023/8, visant à empêcher la modification des bureaux de douane par lesquels le transport TIR est déjà passé.
13	4 b) ii)	26	Le TIB a décidé de poursuivre à sa session suivante le débat concernant la proposition d'harmonisation des informations relatives aux lieux de chargement et de déchargement, en se fondant sur les données que communiqueraient les représentants sur leurs prescriptions en matière de sûreté et de sécurité, et en prenant éventuellement aussi en considération les futures prescriptions, telles que celles associées à la phase 6 du nouveau système de transit informatisé (NSTI).
14	4 b) ii)	28	Le TIB a approuvé la proposition visant à inclure le numéro RUE aux niveaux « Envoi » et « ObjetExpédié » avec la règle applicable et chargé le secrétariat d'établir une proposition détaillée pour sa session suivante.
15	4 b) ii)	30	Le TIB a pris acte de la faisabilité et des avantages possibles du mécanisme proposé, qui permettrait de consulter automatiquement, dans les applications mises au point pour les opérateurs de transport, les informations relatives aux bureaux de douane conservées dans l'ITDB, mais il a estimé que toute décision en la matière devrait être prise par la Commission de contrôle TIR, notamment pour s'assurer de la disponibilité des ressources nécessaires pour mettre au point les fonctionnalités demandées.
16	4 b) ii)	32	Le TIB a estimé que, si le nom et l'adresse devenaient obligatoires pour le destinataire et l'expéditeur, tous les pays participant à un transport TIR pourraient identifier clairement ces parties, et il a prié le secrétariat de présenter une proposition détaillée à sa session suivante.
17	5	34	Le TIB a dit regretter que les dates de certaines de ses sessions en 2024 aient été provisoirement fixées en dehors des semaines pendant lesquelles se tenaient les sessions du WP.30 et de l'AC.2, craignant que cela ne réduise davantage la participation. Il a prié le secrétariat d'étudier la possibilité d'organiser toutes ses sessions au cours des semaines où se tenaient celles du WP.30 ou, à défaut, de les organiser à quelques mois d'intervalle.
18	6	35	Le TIB a adopté la liste des décisions provisoires à diffuser aux fins de la procédure d'approbation tacite.