


Commission économique pour l'Europe

Comité de gestion de la Convention TIR de 1975

**Rapport du Comité de gestion de la Convention TIR de 1975
 sur sa quarante-neuvième session
 (4 février 2010)**

Table des matières

	<i>Paragraphe</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1–4	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour).....	5	3
III. Élection du Bureau (point 2 de l'ordre du jour)	6	3
IV. État de la Convention TIR de 1975 (point 3 de l'ordre du jour)	7–8	3
V. Activités et administration de la Commission de contrôle TIR (TIRExB) (point 4 de l'ordre du jour).....	9–18	4
A. Activités de la TIRExB	9–13	4
1. Rapport du Président de la TIRExB	9–10	4
2. Banque de données internationale TIR	11	4
3. Registre en ligne des dispositifs de scellement et des timbres douaniers de la CEE.....	12	5
4. Ateliers et séminaires TIR nationaux et régionaux	13	5
B. Administration de la TIRExB et du secrétariat TIR	14–18	5
1. Rapport sur l'état des comptes pour l'exercice 2009	14	5
2. Mode de financement du fonctionnement de la TIRExB et du secrétariat TIR en 2010	15–17	5
3. Vérification par le Bureau des services de contrôle interne	18	6
VI. Habilitation à imprimer et à délivrer des carnets TIR et à assurer l'organisation et le fonctionnement du système de garantie (point 5 de l'ordre du jour).....	19	6
VII. Habilitation à conclure un accord entre la CEE et l'IRU (point 6 de l'ordre du jour).....	20	6

VIII.	Révision de la Convention (point 7 de l'ordre du jour)	21–26	6
A.	Amendement(s) à la Convention en ce qui concerne le montant maximal de la garantie par carnet TIR	21–23	6
B.	Autres propositions d'amendement à la Convention	24–25	7
C.	Phase III du processus de révision TIR – Informatisation du régime TIR	26	8
IX.	Application de la Convention (point 8 de l'ordre du jour)	27–28	8
A.	Recommandation relative à l'introduction du code du Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises (SH) dans le carnet TIR	27	8
B.	Commentaires adoptés par le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports et la TIRExB	28	8
X.	Pratiques optimales (point 9 de l'ordre du jour)	29–30	9
XI.	Questions diverses (point 10 de l'ordre du jour)	31–32	9
A.	Date de la prochaine session	31	9
B.	Restriction à la distribution des documents	32	9
XII.	Adoption du rapport (point 11 de l'ordre du jour)	33	9
Annexes			
I.	État de la Convention TIR de 1975		10

I. Participation

1. Le Comité a tenu sa quarante-neuvième session le 4 février 2010 à Genève.
2. Y ont participé les représentants des pays suivants: Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Danemark, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Iran (République islamique d'), Italie, Kirghizistan, Lettonie, Lituanie, Pays-Bas, Pologne, République de Moldova, République arabe syrienne, République tchèque, Roumanie, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Tadjikistan, Turquie, Ukraine et Uruguay. Des représentants de l'Union européenne (UE) étaient également présents.
3. L'organisation non gouvernementale ci-après était également représentée en tant qu'observatrice: Union internationale des transporteurs routiers (IRU). Un représentant de l'association norvégienne chargée d'émettre et de garantir les carnets TIR a participé à la session en qualité d'observateur.
4. Le Comité de gestion a noté que le quorum requis pour prendre des décisions – au moins le tiers des États qui sont parties contractantes selon l'article 6 de l'annexe 8 de la Convention – était atteint.

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

Document: ECE/TRANS/WP.30/AC.2/100.

5. Le Comité de gestion a adopté l'ordre du jour figurant dans le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/100.

III. Élection du Bureau (point 2 de l'ordre du jour)

6. Le Comité a élu par acclamation M. M. Ciampi (Italie) Président et M^{me} L. Harantova (République tchèque) Vice-Présidente pour ses sessions de 2010.

IV. État de la Convention TIR de 1975 (point 3 de l'ordre du jour)

7. Le Comité s'est félicité d'apprendre que la Chambre de commerce extérieur de Bosnie-Herzégovine et l'Association des transporteurs routiers internationaux avaient été désignées comme organes chargés d'émettre et de garantir les carnets TIR en Bosnie-Herzégovine et avaient commencé à délivrer et garantir des carnets TIR au 1^{er} janvier 2010. En conséquence, il conviendrait de considérer la Bosnie-Herzégovine comme un pays avec lequel des opérations de transit TIR peuvent être établies à compter de cette date. Le Comité a pris note de la liste des Parties contractantes à la Convention, des pays avec lesquels des opérations de transit TIR peuvent être établies et des associations nationales délivrant et garantissant les carnets TIR (voir l'annexe du présent rapport). Il a également pris note du nombre de carnets TIR distribués par l'IRU aux diverses associations nationales en 2009, tel qu'il figure dans le document informel n° 2 (2010).
8. Le Comité a été informé du fait que plus de cinq États parties à la Convention TIR de 1975 (Arménie, ex-République yougoslave de Macédoine, Géorgie, Iran (République islamique d'), Kirghizistan, République arabe syrienne, Tadjikistan et Turquie) avaient notifié leur objection concernant la proposition d'amendement à la note explicative 0.8.3 de

l'annexe 6 concernant le montant maximal de la garantie par carnet TIR (notification dépositaire C.N.722.2009.TREATIES-10 (nouveau tirage) du 13 novembre 2009). En conséquence, conformément aux dispositions du paragraphe 4 de l'article 59 de la Convention, l'amendement est considéré comme n'ayant pas été accepté et ne produit aucun effet.

V. Activités et administration de la Commission de contrôle TIR (TIRExB) (point 4 de l'ordre du jour)

A. Activités de la TIRExB

1. Rapport du Président de la TIRExB

Document: ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2010/1.

9. Le Comité a approuvé le rapport de la TIRExB sur sa quarantième session (juin 2009), tel qu'il figure dans le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2010/1. Il a en outre été informé par le Président de la TIRExB des conclusions de la quarante et unième session (octobre 2009) de la Commission, ainsi que des délibérations et des décisions prises à la quarante-deuxième session (février 2010). Le Comité a noté avec satisfaction que la Commission avait terminé son enquête sur le prix des carnets TIR et attendait avec impatience d'être informé des résultats agrégés. Le Comité a salué l'initiative de la TIRExB de demander l'avis d'experts techniques spécialisés dans l'agrément et l'inspection des véhicules TIR et pris note des conclusions préliminaires de la Commission. Il a remercié la TIRExB de s'être occupée des problèmes rencontrés par les titulaires de carnets TIR de divers pays sur le territoire de la Fédération de Russie et l'a priée de poursuivre ses efforts pour faire en sorte que les autorités russes appliquent les dispositions de la Convention TIR sur leur territoire en tout temps et de le tenir informé. Le Comité a également pris note de la décision de la TIRExB d'accepter la demande de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) visant à revoir et à modifier au besoin un cours en ligne sur la Convention TIR mis au point par l'OMD, en collaboration avec l'IRU, étant entendu que les observations de la Commission seraient effectivement utilisées pour améliorer le cours de manière à ce qu'il réponde pleinement aux attentes des agents des douanes suivant le cours pour se familiariser avec les principes du régime TIR. Enfin, le Comité a remercié la Commission de lui avoir soumis, pour examen, diverses propositions.

10. Le Comité a pris note du document informel n° 1 (2010) contenant la synthèse des résultats de l'enquête sur le prix des carnets TIR au niveau national réalisée par la TIRExB fin 2008. Quarante et une associations nationales, représentant 90 % des carnets TIR délivrés en 2008, ont répondu à l'enquête. Selon les résultats, même si certaines associations imposent un prix plus élevé aux non-adhérents qu'aux adhérents, les variations des prix dans les différents pays semblent raisonnables, aucun pays n'imposant un prix excessif par rapport aux autres pays. La TIRExB a remercié toutes les associations qui ont contribué au succès du questionnaire et participé ainsi à rendre le régime TIR plus transparent. Le Comité a noté que la TIRExB continuerait à remplir sa fonction consistant à contrôler tous les aspects du prix des carnets TIR en répétant l'exercice tous les trois ans.

2. Banque de données internationale TIR

11. Le Comité a été informé de l'état d'avancement de la transmission des documents et des données à la Banque de données internationale TIR (ITDB) (document informel n° 5 (2010)). Il a également pris note des activités du secrétariat visant à mettre en œuvre le «projet ITDBonline+». Un premier prototype du site Web ITDBonline+ a été élaboré et présenté au Comité. Certaines délégations ont proposé des modifications à prendre en

considération au stade de la mise en œuvre finale. Le Comité a noté que le secrétariat espérait mettre la dernière main au «projet ITDBonline+» avant la fin 2010 et établirait aussi la documentation nécessaire pour les utilisateurs.

3. Registre en ligne des dispositifs de scellement et des timbres douaniers de la CEE

12. Il a été rappelé au Comité qu'en cas de nécessité, à la demande des points de contact douaniers TIR, les agents des douanes pouvaient avoir accès au Registre en ligne des dispositifs de scellement et des timbres douaniers de la CEE.

4. Ateliers et séminaires TIR nationaux et régionaux

13. Le Comité a noté que le secrétariat avait pris part à plusieurs manifestations de promotion de la Convention TIR, en particulier un séminaire sur les accords en matière de transport routier international (Le Caire, 25 et 26 octobre 2009) organisé par l'Union arabe des transports terrestres, la Ligue des États arabes et l'IRU. Le représentant de la Turquie a invité toutes les délégations à participer à un séminaire sur la mise en œuvre du nouveau système de transit informatisé (NCTS) TIR, prévu à Istanbul au mois de février 2010.

B. Administration de la TIRExB et du secrétariat TIR

1. Rapport sur l'état des comptes pour l'exercice 2009

14. Le Comité a noté que, puisque les services financiers compétents de l'ONU n'ont pas été en mesure de finaliser en bonne et due forme les comptes pour 2009, le rapport sur les comptes complets et définitifs sera soumis, comme par le passé, au Comité de gestion à sa session de septembre 2010, pour approbation formelle.

2. Mode de financement du fonctionnement de la TIRExB et du secrétariat TIR en 2010

Document: ECE/TRANS/WP.30/AC.2/89.

15. Le Comité a rappelé qu'il avait approuvé à sa précédente session (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/99, par. 16) le projet de budget et le plan des dépenses pour le fonctionnement de la TIRExB et du secrétariat TIR pour l'année 2010. Il a été informé que l'IRU avait intégralement transmis les fonds requis au Fonds d'affectation spéciale TIR avant la date limite du 15 novembre 2009. Le Comité a également noté que le montant par carnet TIR approuvé par le Comité (0,3333 dollar É.-U., voir *ibid.*) avait été exprimé en francs suisses, au taux du jour, soit 0,34 franc suisse.

16. Le Comité a été informé que conformément à la marche à suivre pour prélever et transférer le montant par carnet TIR aux fins du financement du fonctionnement de la Commission de contrôle et du secrétariat TIR (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/89, par. 38 et annexe 2), le 11 janvier 2010, l'auditeur externe de l'IRU avait établi un certificat d'audit indiquant le montant transféré par l'IRU, ainsi que le montant total effectivement facturé par l'IRU à l'occasion de la distribution des carnets TIR. D'après ce certificat, il y a eu, en 2009, un déficit (le montant reçu est inférieur au montant initialement transféré) de 250 787,40 francs suisses, dû à la baisse du nombre de carnets TIR distribués en 2009 par rapport aux prévisions initiales.

17. Conformément à la marche à suivre ci-dessus et en se fondant sur une proposition de l'IRU, le Comité a approuvé un nouveau calcul du montant par carnet TIR, tel qu'il est exposé dans le document informel n° 3 (2010). Ainsi, le montant par carnet TIR sera de 0,46 franc suisse, avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2010.

3. Vérification par le Bureau des services de contrôle interne

18. Le Comité a noté, d'une part, que la seule recommandation du Bureau des services de contrôle interne (BSCI) restée en suspens concernait l'introduction d'une nouvelle partie III à l'annexe 9 de la Convention sur les conditions et les prescriptions relatives à l'habilitation d'une organisation internationale et, d'autre part, que cette question était toujours examinée par le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30). Il a également pris note du fait que le Comité des commissaires aux comptes de l'ONU procéderait en 2010 à un audit de la CEE, y compris les activités relevant des fonds d'affectation spéciale.

VI. Habilitation à imprimer et à délivrer des carnets TIR et à assurer l'organisation et le fonctionnement du système de garantie (point 5 de l'ordre du jour)

19. Conformément à l'article 6.2 *bis* de la Convention, le Comité a autorisé l'IRU à centraliser l'impression et la délivrance des carnets TIR et à assurer le bon fonctionnement du système de garantie pendant la période 2011-2013.

VII. Habilitation à conclure un accord entre la CEE et l'IRU (point 6 de l'ordre du jour)

20. Le Comité a été informé des consultations en cours entre la CEE et l'IRU concernant la conclusion d'un nouvel accord CEE-IRU, comme suite à l'autorisation octroyée (voir par. 19 ci-dessus). Le Comité a demandé au secrétariat et à l'IRU d'accélérer ces démarches afin de présenter, pour approbation, un projet de nouvel accord à sa prochaine session.

VIII. Révision de la Convention (point 7 de l'ordre du jour)

A. Amendement(s) à la Convention en ce qui concerne le montant maximal de la garantie par carnet TIR

21. Le Comité est revenu sur une proposition d'amendement qui avait été rejetée, laquelle visait à porter à 60 000 euros le montant maximal de la garantie par carnet TIR (voir par. 8 ci-dessus), afin d'analyser les raisons pour lesquelles il n'avait pas été en mesure, lors de l'examen et de la prise de décisions sur la question, de prendre en compte les préoccupations des Parties contractantes qui avaient ensuite formulé une objection. Le Comité a noté qu'hormis la délégation turque, qui s'était opposée ouvertement et systématiquement à la proposition d'amendement, les autres pays ayant formulé une objection n'avaient pas participé aux sessions pertinentes du Comité ni indiqué qu'ils s'opposeraient à l'amendement proposé. Afin de mieux comprendre leur point de vue, le Comité a invité les délégations présentes de ces pays à préciser les motifs des objections qu'ils avaient formulées. Ces représentants ont fait observer que les autorités compétentes de leur pays avaient estimé que l'amendement proposé n'était pas conforme aux intérêts nationaux. Le représentant de la République arabe syrienne a ajouté que l'absence d'arguments convaincants en faveur de la nécessité de procéder à cette proposition d'amendement avait contribué à l'objection formulée par son gouvernement. Aucun argument particulier n'a été avancé sur la question.

22. Le Comité a souligné que la liberté de formuler des objections faisait partie intégrante du mécanisme d'amendement de la Convention TIR, qui dispose que les propositions d'amendement sont examinées et adoptées par les délégations qui sont présentes à une session donnée du Comité. Dans ces circonstances, le processus de négociation au sein du Comité est un outil indispensable pour trouver le consensus le plus large possible sur une proposition d'amendement avant son adoption officielle par le Comité et sa communication par le Dépositaire à toutes les Parties contractantes, pour examen. Toutefois, le Comité a réalisé que, pour diverses raisons, toutes les Parties contractantes n'étaient pas en mesure de participer à ses sessions ou, avant l'adoption d'une proposition d'amendement, qu'elles n'avaient pas toutes connaissance des objections susceptibles d'être opposées ultérieurement lors des procédures nationales d'approbation/ratification. Pour surmonter ces difficultés et faciliter la négociation d'amendements, le Comité a défini les mesures suivantes:

a) Les représentants des Parties contractantes au sein du Comité doivent dès que possible étudier soigneusement la proposition d'amendement, entamer les consultations nécessaires au niveau national et communiquer au Comité leurs observations et leurs éventuels désaccords;

b) Préalablement à l'adoption d'une proposition d'amendement par le Comité, des efforts doivent être entrepris pour solliciter les vues des pays qui ne participent pas régulièrement aux sessions du Comité;

c) Chaque proposition d'amendement, lorsqu'elle est diffusée officiellement par le Dépositaire auprès des Parties contractantes, devrait être accompagnée d'un résumé exposant les motifs de l'amendement proposé et ses implications éventuelles.

23. Les délégations de la République du Bélarus et de l'Ukraine ont attiré l'attention du Comité sur la longueur du processus de négociation au sein du WP.30 et de l'AC.2 qui a précédé l'adoption de la proposition d'amendement en question. Elles ont fait observer que l'augmentation proposée du montant maximal recommandé de garantie par carnet TIR (60 000 euros) n'empêchait nullement les Parties contractantes de conserver un niveau de garantie inférieur, si elles le souhaitaient. Ces pays, qui ont également souligné qu'ils continuaient d'avoir besoin d'une garantie TIR de 60 000 euros pour faciliter plus avant les transports, ont souhaité savoir si la proposition d'amendement en question pouvait être réexaminée par le Comité à un stade ultérieur, éventuellement dans une version modifiée. Le secrétariat a expliqué qu'aucune disposition de la Convention TIR n'interdisait de soumettre de nouveau une proposition d'amendement après qu'elle a été rejetée une première fois.

B. Autres propositions d'amendement à la Convention

Documents: ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2010/3, ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2010/4.

24. Après avoir rappelé ses délibérations antérieures (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/99, par. 21), le Comité a examiné les propositions d'amendement actualisées telles qu'elles sont reproduites dans le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2010/3 et fait quelques remarques de fond et de forme sur leur contenu. Le Comité a noté que certaines délégations n'avaient pas encore établi de manière définitive leur procédure nationale d'approbation et n'étaient donc pas en mesure d'adopter officiellement les propositions. Par conséquent, il a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session, à condition que les pays concernés finalisent leur système de coordination national dans l'intervalle. En attendant, il a été demandé au secrétariat de prendre en considération les modifications suggérées, en faisant publier un rectificatif du document susmentionné.

25. Le Comité a pris note du fait que le WP.30 avait terminé d'examiner les propositions d'amendement à la première partie de l'annexe 9, telles qu'elles sont reproduites dans le document ECE/TRANS/WP.30/2010/3-ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2010/4. Dans l'ensemble, le Comité est favorable à ces propositions, mais il a décidé de reporter la décision finale à sa prochaine session, pour permettre ainsi aux pays d'arrêter de manière définitive leur procédure nationale d'approbation.

C. Phase III du processus de révision TIR – Informatisation du régime TIR

26. Le Comité a été informé des derniers éléments nouveaux intervenus en rapport avec le projet eTIR et les travaux du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et pratiques de l'informatisation du régime TIR (GE.1). Il s'est également félicité de l'organisation de la dix-septième session du GE.1, qui se tiendra à Helsinki les 8 et 9 mars 2010, à l'aimable invitation des autorités douanières finlandaises. Cette réunion ne sera pas uniquement consacrée aux chapitres 3 et 4 du modèle de référence du régime TIR; elle sera également l'occasion d'étudier les derniers faits nouveaux intervenus, aux niveaux national et international, dans le domaine des technologies de l'information et leurs répercussions éventuelles sur le projet eTIR, notamment concernant les instruments nationaux et internationaux permettant de faciliter la soumission électronique des déclarations. Le Comité a relayé l'appel du secrétariat, lancé à toutes les Parties contractantes, à participer aux travaux du GE.1 et à la proposition visant à organiser les activités du GE.1 à distance grâce à un réseau de points de contact eTIR devant inclure les représentants des Parties contractantes ne pouvant pas assister aux sessions du GE.1.

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

A. Recommandation relative à l'introduction du code du Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises (SH) dans le carnet TIR

Document: ECE/TRANS/WP.30/AC.2/93, annexe II.

27. Le Comité a examiné et approuvé un projet d'enquête concernant la mise en œuvre de la Recommandation de fond établie par le secrétariat (document informel n° 2 (2010)). L'enquête comprend deux questionnaires différents, l'un à l'intention des administrations douanières, l'autre à l'intention des associations nationales garantes. Le Comité a fixé un délai de trois mois pour répondre à l'enquête.

B. Commentaires adoptés par le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports et la TIRExB

28. Le Comité a pris note du fait que le WP.30 et la TIRExB n'avaient adopté aucun nouveau commentaire.

X. Pratiques optimales (point 9 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2010/6, ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2010/7.

29. Le Comité a accueilli avec satisfaction et approuvé l'exemple de pratique optimale relatif à la mise en œuvre de l'annexe 10 de la Convention au niveau national, établi par la TIRExB (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2010/6), sous réserve de modifications mineures.

30. Le Comité a examiné dans le détail le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2010/7 qui renferme une proposition du secrétariat visant à ajouter un nouveau commentaire à l'alinéa *o* de l'article premier de la Convention traitant de l'utilisation du carnet TIR par d'autres personnes que le titulaire, en l'occurrence les «sous-traitants». Plusieurs délégations ont estimé qu'il était prématuré de décider du libellé d'un commentaire ou de toute autre disposition tant que la question de la responsabilité du titulaire du carnet TIR ou du sous-traitant n'avait pas été abordée et dûment tranchée. D'autres délégations ont fait observer que les titulaires de carnet TIR recouraient depuis longtemps à des sous-traitants pour s'acquitter de leurs obligations commerciales, en sachant pertinemment que cela ne remettait pas en cause la responsabilité du titulaire du carnet TIR, telle que prévue par les dispositions de la Convention TIR. En l'absence de consensus, le Comité a décidé de reprendre l'examen de la question à sa prochaine session. Dans l'intervalle, les Parties contractantes ont été priées d'étudier consciencieusement la proposition au niveau national et de soumettre leurs inquiétudes éventuelles, par écrit, au secrétariat, qui se chargera de les diffuser auprès de l'ensemble des Parties contractantes. Afin de faciliter les débats à venir, le Comité a également demandé au secrétariat de faire reproduire sous une cote officielle le document informel n° 4 (2009) de sa quarante-septième session, qui renferme le résumé des résultats d'une enquête de la TIRExB sur le recours à des sous-traitants au niveau national, pour qu'il l'examine à sa prochaine session.

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

A. Date de la prochaine session

31. Le Comité a décidé de tenir sa cinquantième session le 30 septembre 2010, parallèlement à la cent vingt-sixième session du WP.30.

B. Restriction à la distribution des documents

32. Le Comité a décidé que la distribution du document informel n° 1 (2010) devrait être restreinte.

XII. Adoption du rapport (point 11 de l'ordre du jour)

33. Conformément à l'article 7 de l'annexe 8 de la Convention TIR de 1975, le Comité de gestion a adopté le rapport de sa quarante-neuvième session. Lors de la séance consacrée à l'adoption du rapport, les délégations francophone et russophone ont déploré que le rapport ne soit pas disponible dans les trois langues officielles.

Annexe

État de la Convention TIR de 1975

<i>Parties contractantes</i>	<i>Pays avec lesquels peut être établie une opération de transit TIR*</i>	<i>Associations nationales**</i>	<i>Code pays (ISO 3166, A3)</i>
Afghanistan	-	-	AFG
Albanie	✓	ANALTIR	ALB
Algérie	-	-	DZA
Allemagne	✓	BGL; AIST	DEU
Arménie	✓	AIRCA	ARM
Autriche	✓	AISÖ	AUT
Azerbaïdjan	✓	ABADA	AZE
Bélarus	✓	BAMAP	BLR
Belgique	✓	FEBETRA	BEL
Bosnie-Herzégovine	-	AIRH	BIH
Bulgarie	✓	AEBTRI	BGR
Canada	-	-	CAN
Chili	-	-	CHL
Chypre	✓	TDA	CYP
Croatie	✓	TRANSPORTKOMERC	HRV
Danemark	✓	DTL	DNK
Émirats arabes unis	-	-	ARE
Espagne	✓	ASTIC	ESP
Estonie	✓	ERAA	EST
États-Unis d'Amérique	-	-	USA
ex-République yougoslave de Macédoine	✓	AMERIT	MKD
Fédération de Russie	✓	ASMAP	RUS
Finlande	✓	SKAL	FIN
France	✓	AFTRI	FRA
Géorgie	✓	GIRCA	GEO

<i>Parties contractantes</i>	<i>Pays avec lesquels peut être établie une opération de transit TIR*</i>	<i>Associations nationales**</i>	<i>Code pays (ISO 3166, A3)</i>
Grèce	✓	OFAE	GRC
Hongrie	✓	ATRH	HUN
Indonésie	-	-	IDN
Iran (République islamique d')	✓	ICCIM	IRN
Irlande	✓	IRHA	IRL
Israël	✓	IRTB	ISR
Italie	✓	UICCIAA	ITA
Jordanie	✓	RACJ	JOR
Kazakhstan	✓	KAZATO	KAZ
Kirghizistan	✓	KYRGYZ AIA	KGZ
Koweït	✓	KATC	KWT
Lettonie	✓	LA	LVA
Liban	✓	CCIAB	LBN
Libéria	-	-	LBR
Lituanie	✓	LINAVA	LTU
Luxembourg	✓	FEBETRA	LUX
Malte	✓	ATTO	MLT
Maroc	✓	AMTRI	MAR
Mongolie	✓	NARTAM	MNG
Monténégro	✓	PKCG	MNE
Norvège	✓	NLF	NOR
Ouzbékistan	✓	AIRCUZ	UZB
Pays-Bas	✓	TLN; KNV; EVO	NLD
Pologne	✓	ZMPD	POL
Portugal	✓	ANTRAM	PRT
République arabe syrienne	✓	SNC ICC	SYR
République de Corée	-	-	KOR
République de Moldova	✓	AITA	MDA
République tchèque	✓	CESMAD BOHEMIA	CZE
Roumanie	✓	UNTRR; ARTRI	ROU

<i>Parties contractantes</i>	<i>Pays avec lesquels peut être établie une opération de transit TIR*</i>	<i>Associations nationales**</i>	<i>Code pays (ISO 3166, A3)</i>
Royaume-Uni	✓	RHA; FTA	GBR
Serbie	✓	SCC-ATT	SRB
Slovaquie	✓	CESMAD SLOVAKIA	SVK
Slovénie	✓	GIZ INTERTRANSPORT	SVN
Suède	✓	SA	SWE
Suisse	✓	ASTAG	CHE
Tadjikistan	✓	ABBAT	TJK
Tunisie	✓	CCIT	TUN
Turkménistan	✓	THADA	TKM
Turquie	✓	TOBB	TUR
Ukraine	✓	ASMAP UA	UKR
Uruguay	-	-	URY
Communauté européenne			

* Sur la base des renseignements communiqués par l'IRU.

** Pour plus de détails, veuillez consulter le Répertoire international des points de contact TIR géré par le secrétariat de la CEE (<http://www.unece.org/trans/bcf/tir/focal/tirfocalpoints.htm>). L'accès par le Web n'est autorisé qu'aux points de contact TIR.