



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2006/16  
4 août 2006

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

Comité de gestion de la Convention TIR de 1975

Quarante-deuxième session  
Genève, 28 septembre 2006  
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\*

**I. PARTICIPATION**

1. La Commission de contrôle TIR (TIRExB) a tenu sa vingt-huitième session les 26 et 27 janvier 2006 à Genève.
2. Les membres suivants étaient présents: M. R. Boxström (Finlande), M. A. Habekh (Jordanie), M. J. Marques (Communauté européenne), M<sup>me</sup> H. Metaxa-Mariatou (Grèce), M<sup>me</sup> N. Rybkina (Fédération de Russie), M<sup>me</sup> N. Rynkevich (Biélorus), M. R. Şen (Turquie) et M. R. Šmidl (République tchèque). M. G. Grigorov (Bulgarie) était absent.
3. Conformément au paragraphe 5 de l'article 11 de l'annexe 8 de la Convention, l'Union internationale des transports routiers (IRU) a participé à la session en qualité d'observateur. Elle était représentée par M. J. Acri, Directeur du système TIR.
4. À l'invitation de la Commission et conformément au paragraphe 5 de l'article 11 de l'annexe 8 de la Convention, les experts ci-après ont pris part aux débats tenus au titre du point 7

---

\* La Division des transports de la CEE a soumis le présent document après la date limite officielle.

de l'ordre du jour intitulé «Homologation des véhicules routiers à bâches coulissantes» (par. 17 à 21 ci-dessous):

- M. Allan McKenzie du Comité de liaison de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR);
- M<sup>me</sup> Annie Luchie (CLCCR);
- M. Bent Rasmussen de la mission d'assistance douanière de l'UE (Bureau d'assistance douanière et fiscale) à la Serbie-et-Monténégro.

5. La Commission a noté avec préoccupation que M. G. Grigorov (Bulgarie) avait manqué, coup sur coup, deux de ses sessions. Dans les deux cas, aucune information écrite n'avait été fournie concernant le motif de son absence. La Commission a chargé le secrétariat de se mettre en rapport avec M. G. Grigorov (Bulgarie) et les autorités compétentes bulgares pour attirer leur attention sur la responsabilité des membres de la TIRExB en matière de participation aux sessions.

## **II. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR**

6. La Commission a adopté l'ordre du jour de la session établi par le secrétariat TIR (TIRExB/AGE/2006/28), moyennant l'ajout des questions suivantes au point 15 de l'ordre du jour intitulé «Questions diverses»:

- Application du convoyage douanier en République du Bélarus;
- Tenue du Registre des scellements douaniers;
- Manière de remplir la case 8 du carnet TIR.

## **III. ÉLECTION D'UN PRÉSIDENT**

7. La Commission a rappelé qu'aux termes de son règlement intérieur elle devait élire chaque année, lors de sa première réunion annuelle, un président qui resterait en fonctions jusqu'à l'élection de son successeur et que le président était rééligible. Conformément aux dispositions susmentionnées, M<sup>me</sup> Natalya Rybkina (Fédération de Russie) a été réélue Présidente pour l'année 2006.

## **IV. ADOPTION DU RAPPORT DE LA VINGT-SEPTIÈME SESSION DE LA COMMISSION**

Document: TIRExB/REP/2005/27draft

8. La Commission a adopté le rapport de sa vingt-septième session (TIRExB/REP/2005/27draft), moyennant les modifications suivantes:

### Paragraphe 11

Modifier le paragraphe comme suit:

«11. La Commission a examiné en détail le document informel n° 19 (2005), établi par le secrétariat, dans lequel figure une proposition d'amendement concernant le Formulaire de rapport sur les fraudes (FRF). Elle a décidé d'apporter au FRF un certain nombre de modifications visant à rendre son utilisation plus aisée. Une version actualisée du FRF figure à l'annexe 1 du présent rapport. La Commission a également décidé de clore ses débats sur la présentation du FRF dans le cadre d'une procédure de consultation écrite et d'en soumettre la maquette au Comité de gestion TIR pour adoption à sa session d'octobre 2006. La Commission a également estimé que, dans l'intervalle, il convenait de traduire le FRF en français et en russe et de l'envoyer aux administrations douanières en vue de son application à titre provisoire.».

### Paragraphe 12 bis

Ajouter à la suite du paragraphe 12 un nouveau paragraphe libellé comme suit:

«12 bis. M. R. Şen (Turquie) a estimé que l'exclusion d'une personne du régime TIR ne devait pas prendre effet avant la fin de l'appel interjeté contre la décision initiale des autorités compétentes d'exclure ladite personne. La décision initiale d'exclure une personne du régime TIR, si elle devait ensuite être suspendue ou annulée suite à la procédure d'appel, pourrait causer des torts injustifiés au transporteur et nuire à sa réputation, voire entraîner sa faillite. Pour éviter ces fâcheuses conséquences, pendant la durée de la procédure d'appel, les autorités douanières ne devraient appliquer que des mesures de contrôle transitoires, notamment le contrôle physique aux frontières des marchandises transportées et/ou le convoyage douanier. Aussi M. R. Şen (Turquie) a-t-il estimé qu'il convenait de modifier l'exemple de bonnes pratiques de manière à faire apparaître ces mesures transitoires.».

### Paragraphe 14 bis

Ajouter à la suite du paragraphe 14 un nouveau paragraphe libellé comme suit:

«14 bis. La Commission a rappelé qu'elle avait précédemment estimé qu'il fallait au moins que, dans le cas où un carnet avait été accepté par un bureau de douane de départ le dernier jour de validité ou avant, la garantie dont était assorti ce carnet reste valide jusqu'à la fin de l'opération de transport TIR (TIRExB/REP/2005/26, par. 29). L'IRU a rappelé qu'elle considérait que toute décision à cet égard devait en fin de compte dépendre de la législation nationale (ibid.)».

### Paragraphe 19

Modifier les deux premières phrases comme suit:

«19. La Commission a estimé que la Convention TIR ne devait pas être un obstacle aux pratiques logistiques modernes et qu'en conséquence il convenait, d'une manière ou d'une autre, de prendre la "sous-traitance" des opérations de transport en considération dans

le régime TIR. Elle a toutefois jugé qu'elle n'était pas en mesure de parvenir à un consensus sur la question...».

Modifier la dernière phrase comme suit:

«... Le représentant de l'IRU a indiqué que ce point était aussi l'objet d'un débat parmi les membres de l'IRU. L'IRU avait élaboré un certain nombre de règles censées régir les situations où des titulaires TIR faisant appel à des sous-traitants pour leurs opérations de transport TIR s'étaient vu délivrer des carnets (voir le document informel n° 14 (2005)).».

#### Paragraphe 27

Modifier la dernière phrase comme suit:

«... En cas d'infraction, le montant total des droits et taxes douaniers peut être exigé du titulaire du carnet TIR ou de toute autre personne identifiée comme directement redevable.».

#### Paragraphe 28

Modifier le paragraphe comme suit:

«28. En outre, la Commission a été informée que certaines Parties contractantes se plaignaient du fait que le montant actuel de la garantie était trop élevé pour les produits typiques de leur pays et induisait des coûts injustifiés pour les transporteurs utilisant les carnets TIR. La révision à la hausse du montant de la garantie entraînerait inévitablement une augmentation supplémentaire du prix des carnets TIR.».

#### Paragraphes 28 bis et 28 ter

Ajouter à la suite du paragraphe 28 de nouveaux paragraphes libellés comme suit:

«28 bis. L'IRU a indiqué qu'en l'état actuel des choses la demande de révision à la hausse du montant de la garantie était incongrue et a montré qu'elle découlait d'une mauvaise interprétation de la Convention TIR, ainsi que des objectifs et de la nature de la garantie TIR. Elle a également fait remarquer qu'un montant de la garantie "à la carte" était la porte ouverte à la discrimination.

28 ter. La Commission a décidé de renvoyer la question à ses prochaines sessions et d'étudier notamment les options ci-après:

- Éventuelle introduction d'un montant de la garantie inférieur pour certains pays (ou régions);
- Éventuelle augmentation générale du montant de la garantie TIR;
- Éventuelle mise en place d'un dispositif de garantie analogue au système de bordereaux utilisé par l'UE, qui permet la superposition des bordereaux.

L'IRU a été invitée – ce qu'elle a accepté – à établir un document sur les éventuelles incidences d'une augmentation du montant de la garantie TIR.».

Annexe 2, paragraphe 5, note de bas de page

Modifier la note de bas de page comme suit:

«\* Selon le commentaire intitulé “Exclusion d'un transporteur national du régime TIR”, il est recommandé aux autorités douanières de recourir aux dispositions de l'article 38.1 à l'encontre des transporteurs étrangers coupables d'une infraction grave à la réglementation douanière. L'exemple de bonnes pratiques proposé traite de ce cas de figure.».

Annexe 2, paragraphe 9

Ajouter l'expression «dans la mesure du possible» avant «à l'association de la Partie contractante où la personne exclue est établie ou réside (association émettrice)».

9. Le texte révisé du rapport de la vingt-septième session de la Commission figure dans le document TIRExB/REP/2005/27.

**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)

10. La Commission a examiné le document informel n° 1 (2006), établi par le secrétariat en coopération avec l'IRU, qui présente un exemple de bonnes pratiques pour l'application de la deuxième partie de l'annexe 9 de la Convention TIR. Dans l'ensemble, elle a reconnu l'intérêt de l'exemple, mais a estimé qu'il méritait d'être affiné de manière que les responsabilités des autorités compétentes soient mieux définies. La Commission a invité ses membres à lui communiquer, par écrit, leurs observations sur le document avant le 1<sup>er</sup> mars 2006 et a prié le secrétariat d'actualiser l'exemple en conséquence, afin qu'il puisse être adopté à sa prochaine session.

**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° 2 (2006)

11. La Commission a poursuivi l'examen de la question sur la base du document informel n° 2 (2006), établi par le secrétariat. Dans ce document, le secrétariat s'était efforcé de résumer les débats en dégagant deux principales manières d'aborder la question des sous-traitants dans le cadre de l'application de la Convention TIR, la première consistant à accepter de facto les sous-traitants mais pas à les reconnaître *de jure* (ce qui fait porter toute la responsabilité au titulaire de carnet TIR agréé), la seconde consistant à introduire une prescription stipulant que tous les sous-traitants doivent être agréés conformément aux prescriptions de la deuxième partie de l'annexe 9, au même titre que toute personne souhaitant utiliser le régime TIR.

12. La Commission a précisé que le recours à des sous-traitants ne se limitait pas à l'application intermodale du régime TIR. En fait, le cas de figure se produit souvent dans les situations où plusieurs transporteurs unimodaux successifs participent à une seule et même opération de transport TIR.

13. Au cours des débats, il a été fait observer que les douanes pourraient avoir intérêt à n'avoir affaire qu'à un seul débiteur, en l'occurrence le titulaire du carnet TIR. Or, en vertu des dispositions juridiques de l'article 8.7 de la Convention TIR, les douanes doivent, dans la mesure du possible, requérir le paiement de toutes les personnes directement redevables avant d'introduire une réclamation près l'association garante. On ne saurait donc faire abstraction de l'existence du sous-traitant.

14. Compte tenu de tous ces éléments et en prévision d'autres débats, la Commission a provisoirement tiré les conclusions suivantes:

- Le recours à des sous-traitants dans le cadre du régime TIR n'est, en principe, pas contraire aux dispositions et à l'esprit de la Convention TIR;
- Lorsqu'un sous-traitant effectue une opération de transport TIR sous le couvert d'un carnet TIR délivré à un titulaire agréé, sa situation est comparable à celle d'une personne agissant au nom du titulaire. En cas d'infraction, le sous-traitant peut donc devenir, aux termes de l'article 8.7, l'une des personnes directement redevables, conformément à la législation nationale;
- Des renseignements sur le ou les sous-traitants de fait devraient figurer dans le carnet TIR ou y être annexés. Il conviendrait d'établir certaines règles autorisant les douanes à faire la distinction entre le recours légitime à un sous-traitant et la transmission illicite d'un carnet TIR à un tiers.

15. Partant, la Commission a prié le secrétariat d'établir, pour examen à sa prochaine session, un nouveau document informel axé sur les répercussions de ses conclusions provisoires. Consciente du fait qu'il pourrait être question, dans ce document informel, de problèmes ne touchant pas nécessairement tous ses membres, elle a néanmoins estimé que, devant l'importance de la question, il était nécessaire d'étudier et d'analyser tous les cas de figure pour pouvoir être en mesure de parvenir à un consensus.

## **VII. TRANSPORT DE VOITURES PARTICULIÈRES SUR LEURS PROPRES ROUES DANS LE CADRE DU RÉGIME TIR**

Document: TIRExB/AGE/2006/28

16. La Commission a rappelé qu'elle avait précédemment estimé que les voitures particulières sur leurs propres roues ne devaient pas être transportées sous le couvert de carnets TIR, dans la mesure où l'application du régime TIR à ce type de marchandises pouvait entraîner un certain nombre de problèmes et une augmentation du risque de fraude (TIRExB/REP/2005/27, par. 24). En se fondant sur la proposition du secrétariat figurant dans l'ordre du jour provisoire (TIRExB/AGE/2006/28), la Commission a décidé de transmettre au Comité de gestion TIR,

pour examen et éventuelle adoption, une nouvelle note explicative à l'article 3 a) iii) de la Convention, libellée comme suit:

«0.3 a) iii) Les dispositions de l'article 3 a) iii) ne s'appliquent pas aux voitures particulières (codes SH 8702 et 8703) se déplaçant par leurs propres moyens.»

La Commission a également souligné que, le cas échéant, les dispositions des alinéas *a i)* et *a ii)* de l'article 3 continuaient de s'appliquer aux voitures particulières transportées en tant que marchandises.

## VIII. HOMOLOGATION DES VÉHICULES ROUTIERS À BÂCHES COULISSANTES

Document: document informel n° 1 (2002) du WP.30

17. La Commission a rappelé que déjà en 2002, peu de temps après l'entrée en vigueur des amendements à la Convention TIR concernant l'homologation des véhicules à bâches coulissantes (les «Tautliners»), le Comité de liaison de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR) signalait que certaines autorités chargées de l'homologation avaient homologué des véhicules à bâches coulissantes qui n'étaient pas conformes aux dispositions de l'article 4 de l'annexe 2 de la Convention TIR (document informel n° 1 (2002) du WP.30). Dans ce contexte, la Commission a accueilli avec satisfaction l'exposé présenté par M<sup>me</sup> A. Luchie et M. A. McKenzie, du CLCCR, qui ont fait la comparaison entre un véhicule TIR à bâches coulissantes et un véhicule à bâches coulissantes standard et ont relevé des différences fondamentales au niveau de plusieurs éléments de construction, notamment:

- Au niveau du chevauchement des bâches, de l'écart entre les sangles de tension et de la construction du rail situé sur le haut du véhicule;
- Au niveau du chevauchement des bâches et de l'ouverture horizontale au bas du véhicule;
- Au niveau des tendeurs des bâches.

De ce fait, il est possible d'avoir accès au compartiment réservé au chargement sans laisser de traces visibles.

18. La Commission a noté que les véhicules à bâches coulissantes fabriqués en série étaient des véhicules standard et que seuls quelques constructeurs fabriquaient des camions-bâches destinés aux opérations de transport TIR. Cela s'explique par le fait qu'un véhicule TIR à bâches coulissantes, du fait de sa construction, coûte environ 15 % plus cher qu'un véhicule standard et présente en outre une hauteur latérale de chargement et de déchargement réduite.

19. M. B. Rasmussen, du Bureau d'assistance douanière et fiscale de l'UE à la Serbie-et-Monténégro, a insisté dans son exposé sur l'importance des tendeurs des bâches. L'exposé portait principalement sur l'analyse de deux tendeurs fabriqués en série, ces dispositifs s'étant avérés être les pièces d'un véhicule routier à bâches coulissantes les plus fragiles et les plus facilement manipulables:

- Sur le premier modèle, le système de sécurité est constitué d'un ensemble plaque pivotante/plaque de fixation. La manipulation du rivet ou la flexion de la plaque pivotante permet de créer un espace entre les plaques (il faut moins d'1 cm pour faire passer le câble TIR). Il est donc possible de soulever la plaque pivotante, puis de désolidariser et d'actionner les deux poignées qui permettront de relâcher la bâche coulissante avant d'accéder finalement au compartiment réservé au chargement. La sécurité de ce dispositif pourrait être nettement améliorée si l'élément pivotant coulissait entre deux plaques de fixation. D'ici à ce que le fabricant procède à une telle amélioration, il est vivement recommandé de fixer le dispositif en apposant un scellement douanier.
- Sur le deuxième modèle, ce sont les œillets ménagés dans les poignées qui servent de système de sécurité. Ce type de tendeur est actuellement utilisé par plusieurs constructeurs de camions et de remorques. Toutefois, l'espace ménagé entre la plaque de fixation et la poignée principale (soit environ 1 cm) permet de comprimer le câble TIR et de le faire passer entre la poignée et la plaque de fixation sans l'endommager. La longueur du câble TIR permet de désolidariser et d'actionner le tendeur, de relâcher la bâche et de soulever la barre de tension de sa base. Seuls 10 à 15 cm du câble TIR doivent rester à proximité de la sangle pour que l'on puisse désolidariser l'ensemble. On pourrait améliorer la sécurité des véhicules équipés de ce type de tendeur en apposant un scellement douanier sur chaque tendeur et en utilisant pour ce faire les orifices des poignées et de la plaque de fixation.

20. La Commission s'est dit très préoccupée du fait que dans certaines Parties contractantes les autorités chargées de l'homologation ont homologué de manière unilatérale des véhicules à bâches coulissantes qui ne présentaient pas les garanties douanières nécessaires. Elle a estimé que cette situation était due au manque de connaissances et de formation du personnel douanier, plutôt qu'au caractère déficient des dispositions de l'annexe 2 de la Convention TIR. La Commission a estimé en outre qu'il convenait d'attirer l'attention des autorités chargées de l'homologation non seulement sur les véhicules à bâches coulissantes, mais aussi sur les véhicules TIR «normaux». Afin de résoudre la question, la Commission a décidé de mettre en œuvre une série de mesures, à savoir:

- Sensibiliser les autorités douanières en portant les questions sous-jacentes à l'attention du Groupe de travail (WP.30) et du Comité de gestion TIR;
- En coopération avec les experts invités, établir, traduire et diffuser aux autorités d'homologation du matériel de formation, par exemple, une liste de vérification, un exemple de bonnes pratiques et un manuel de formation;
- Organiser un séminaire de formation spécial.

21. La Commission a vivement remercié le Comité de liaison de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR), la mission d'assistance douanière de l'UE (Bureau d'assistance douanière et fiscale) à la Serbie-et-Monténégro et les personnes de M. Allan McKenzie, M<sup>me</sup> Annie Luchie et M. Bent Rasmussen de leurs excellentes présentations et de leur volonté de contribuer plus amplement à ses activités.



## **IX. APPLICATION DE L'ARTICLE 40**

Document: document informel n° 3 (2006)

22. La Commission a accueilli avec satisfaction le document informel n° 3 (2006), établi par le secrétariat, qui donne un 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. Après quelques remarques préliminaires, la Commission a estimé qu'il convenait d'étudier cet exemple en détail et invité ses membres à formuler des observations par écrit afin de mettre au point la version finale du document à la prochaine session.

## **X. MONTANT DE LA GARANTIE TIR**

Document: document informel n° 5 (2006)

23. La Commission a pris note du document informel n° 5 (2006), dans lequel l'IRU donne son opinion sur l'augmentation éventuelle du montant de la garantie TIR, le montant maximum de la garantie étant différent dans les Parties contractantes de l'UE et les autres. La position de l'IRU pourrait se résumer comme suit:

- La garantie TIR n'avait pas été conçue pour couvrir l'intégralité des droits et taxes à l'importation ou à l'exportation qui, en cas de besoin, peuvent être exigés du titulaire du carnet TIR ou de toute autre personne identifiée comme directement redevable;
- Dans la grande majorité des opérations TIR, 15 000 à 20 000 dollars américains suffiraient à garantir les droits et les taxes en jeu. Le nombre de transporteurs susceptibles de devoir supporter une dette envers les douanes supérieure à 50 000 dollars est négligeable et devrait même tendre vers zéro, compte tenu de la tendance générale à la baisse des droits et taxes;
- Les institutions financières internationales ne sont pas disposées à revoir à la hausse le montant de la couverture de la garantie TIR;
- S'agissant de l'éventuelle introduction d'un montant de la garantie inférieur pour certains pays (ou régions), il convient de mentionner qu'une telle approche régionale serait contraire au caractère mondial de la Convention TIR, mettrait à mal l'équilibre et la reconnaissance mutuelle des risques et entraînerait des coûts de gestion injustifiés, voire des discriminations.

24. Certains membres de la Commission ont estimé que le montant actuel de la garantie TIR était suffisamment élevé et qu'il existait dans la Convention des mesures supplémentaires appropriées pour protéger les recettes douanières, même dans les situations où le montant des droits et des taxes dus était supérieur à la limite de la garantie. D'autres, par contre, ont fait valoir que de telles mesures de contrôle nationales supplémentaires, notamment le convoyage douanier, avaient toujours fait l'objet de critiques de la part du secteur des transports et d'autres Parties contractantes et que l'augmentation du montant de la garantie rendrait ces mesures inutiles.

25. La Commission a reconnu ne disposer d'aucune information systématique sur la question de savoir si le montant actuel de la garantie TIR correspondait oui ou non aux souhaits des Parties contractantes. Elle a brièvement examiné l'idée de procéder à une étude adaptée avant d'arriver à la conclusion que, le cas échéant, une telle étude devrait être soigneusement élaborée, afin d'éviter de décevoir les espoirs infondés que les pays pourraient nourrir à cet égard. En l'occurrence, toute décision sur la question ne pourrait être prise que sur la base d'un partenariat entre secteur public et secteur privé. La Commission a invité ses membres à communiquer par écrit, avant le 15 mars 2006, leurs observations sur la nécessité et le contenu de cette étude éventuelle sur le montant de la garantie TIR, et décidé de revenir sur la question à sa prochaine session. La Commission a également prié l'IRU d'établir un document sur les incidences financières de l'alignement général de la limite de la garantie TIR sur le montant appliqué dans l'Union européenne (60 000 euros).

## **XI. SURVEILLANCE DU FONCTIONNEMENT DU SYSTÈME DE GARANTIE TIR**

26. La Commission a rappelé que conformément à son programme de travail elle devait superviser le fonctionnement du système de garantie international TIR et surveiller en permanence le règlement des demandes de paiement formulées par les autorités douanières, sur la base des renseignements fournis par les autorités douanières nationales et l'IRU. Dans ce contexte, l'IRU a communiqué à la TIRExB les chiffres suivants:

- Entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 31 décembre 2005, l'IRU a reçu 18 517 notifications et notifications préalables envoyées par les autorités douanières à leurs associations nationales garantes;
- Au 31 décembre 2005, 6 741 demandes de paiement étaient en suspens;
- Entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 31 décembre 2005, 1 684 demandes de paiement ont été réglées totalement ou partiellement et 233 ont été classées sans paiement.

27. La Commission a noté que les chiffres communiqués par l'IRU n'étaient pas détaillés par pays et a souligné que des données détaillées étaient importantes pour la surveillance des demandes de paiement. Elle a rappelé à cet égard l'enquête entreprise en 2002 par le secrétariat TIR sur les demandes de paiement adressées aux administrations douanières nationales (TIRExB/REP/2003/17, par. 28 et document informel n° 26/Rev.1 (2002)). La Commission a estimé qu'il convenait de rassembler périodiquement des informations par pays et demandé au secrétariat d'établir des propositions concernant le contenu de l'enquête et la procédure à appliquer.

## **XII. APPLICATION DU RÉGIME TIR EN UKRAINE**

28. 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 et TIRExB/REP/2005/26draft, par. 38 et 39). Elle a noté qu'en l'absence de toute nouvelle information de la part des autorités ukrainiennes le secrétariat avait relancé l'administration douanière ukrainienne en janvier 2006.

### **XIII. BANQUE DE DONNÉES INTERNATIONALE TIR**

Document: document informel n° 4 (2006)

29. La Commission a examiné le document informel n° 4 (2006) établi par le secrétariat, qui propose d'élargir le cercle des utilisateurs autorisés de l'application ITDB-online (à l'heure actuelle, uniquement les points de contact douaniers TIR) aux agents des douanes «sur le terrain». Le document posait également la question de savoir comment améliorer la qualité et l'actualité des données transmises par les Parties contractantes.

30. Étant donné que la décision finale en la matière appartenait au Comité de gestion de la Convention TIR, la Commission a estimé que les agents des douanes «sur le terrain» pouvaient bénéficier d'un accès en ligne à la banque de données internationale TIR à des fins d'enquête. L'élargissement du cercle des utilisateurs autorisés devrait se faire petit à petit, dans le cadre d'une période transitoire. La Commission a également prié le secrétariat de poursuivre ses efforts pour obtenir les données requises auprès de tous les pays et de lui communiquer régulièrement, ainsi qu'au Comité de gestion, la liste des pays ne respectant pas leurs obligations au titre de la Convention TIR. En outre, elle a considéré qu'une large utilisation de l'application ITDB-online inciterait les Parties contractantes à communiquer des données complètes en temps voulu.

### **XIV. ACTIVITÉS DU SECRÉTARIAT TIR**

#### **Informatisation du régime TIR**

31. La Commission a été informée des conclusions de la récente réunion du Groupe spécial informel des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (Genève, 10 et 11 novembre 2005). Elle a également noté que le Groupe de travail (WP.30) examinerait, à la prochaine session qu'il tiendrait du 31 janvier au 3 février 2006, de nouveaux documents relatifs au projet eTIR et donnerait des instructions en vue de la prochaine réunion du Groupe spécial informel, qui devrait se tenir les 7 et 8 mars 2006 à Bratislava, à l'invitation de l'administration douanière slovaque.

#### **Séminaires TIR**

32. La Commission a été informée du fait que le secrétariat TIR avait organisé en novembre 2005, en collaboration avec l'IRU, un séminaire national de formation TIR à Almaty. Elle a aussi noté que le secrétariat prévoyait d'organiser en 2006 les séminaires ci-après:

- Séminaire régional TIR pour les pays des Balkans, 11 et 12 mai 2006, Sofia;
- Séminaire régional TIR pour les pays du Moyen-Orient, automne 2006;
- Séminaires nationaux TIR pour l'Ouzbékistan et le Tadjikistan, printemps 2006;
- Séminaire national TIR pour l'Iran, juin 2006.

## **XV. VÉRIFICATION PAR LE COMITÉ DES COMMISSAIRES AUX COMPTES DE L'ONU**

33. La Commission a pris note de l'état d'avancement des travaux concernant la mise en œuvre des recommandations que les commissaires aux comptes externes de l'ONU avaient adressées au Secrétaire exécutif de la CEE en mai 2005. Cette question serait plus amplement débattue à la prochaine session du Comité de gestion TIR les 2 et 3 février 2006.

## **XVI. QUESTIONS DIVERSES**

### **Application du convoiage douanier au Bélarus**

Document: document informel n° 6 (2006)

34. La Commission a noté qu'en novembre 2005 le Comité national des douanes du Bélarus avait publié un nouveau décret (n° 75) concernant l'imposition d'un convoiage douanier aux transporteurs dont les précédentes opérations TIR n'avaient pas été apurées. M<sup>me</sup> N. Rynkevich (Bélarus) a exposé à la Commission les tenants et les aboutissants du décret et donné des précisions y relatives. À son avis, grâce à un certain nombre de mesures de contrôle douanier, le nombre d'infractions au régime TIR a pu être considérablement réduit dans le pays depuis 2001-2002. Le décret n° 75 est une mesure de contrôle visant les transporteurs qui ont commis des infractions dans le passé. Il ne s'applique pas aux transporteurs sérieux. Depuis l'entrée en vigueur du décret susmentionné, seuls six transporteurs ont vu leurs véhicules routiers faire l'objet d'un convoiage.

35. La Commission a estimé que ce décret n'était pas contraire à la Convention TIR et décidé de ne pas examiner la question plus avant, sauf s'il s'avérait que le décret était source de problèmes. Elle a également invité les autorités douanières bélarussiennes à lui communiquer les tarifs du convoiage au Bélarus.

### **Tenue du Registre des scellements douaniers**

36. La Commission n'a pas examiné cette question, faute de temps.

### **Manière de remplir la case 8 du carnet TIR**

37. M. J. Marques (Communauté européenne) a fait savoir à la Commission qu'apparemment il n'existait pas de procédure harmonisée pour le remplissage de la case 8 du carnet TIR intitulée «Documents joints au manifeste». La Commission a pris note du renseignement et invité la Communauté européenne à soumettre un document pour examen à sa prochaine session. Elle a aussi rappelé que, conformément à son programme de travail pour la période 2005-2006, elle devait élaborer une instruction indiquant pas à pas aux titulaires du carnet TIR et aux autorités douanières comment remplir ce carnet.

## **XVII. RESTRICTIONS À LA DISTRIBUTION DES DOCUMENTS**

38. La Commission a décidé que les documents ci-après, publiés en rapport avec sa présente session, devaient faire l'objet d'une distribution restreinte: documents informels n<sup>os</sup> 2, 4, 5 et 6 (2006).

**XVIII. DATES ET LIEU DES PROCHAINES SESSIONS**

39. La Commission a décidé de tenir sa vingt-neuvième session à Genève les 29 et 30 mai 2006, parallèlement à la cent treizième session du Groupe de travail (WP.30). Elle a également provisoirement décidé de tenir sa trentième session à Genève, parallèlement à la cent quatorzième session du Groupe de travail (26-29 septembre 2006), sous réserve de la disponibilité de salles de réunion.

-----