



Conseil économique et social

Distr. générale
25 juillet 2013
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité de gestion de la Convention TIR de 1975

Cinquante-sixième session

Genève, 3 octobre 2013

Point 3 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 et unième session de la Commission de contrôle TIR (TIRExB)

I. Participation

1. La Commission de contrôle TIR (TIRExB) a tenu sa cinquante et unième session le 8 octobre 2012 à Genève.
2. Les membres ci-après étaient présents: M^{me} A. Dubielak (Pologne), M. H. Köseoğlu (Turquie), M. H. Lindström (Finlande), M^{me} M. Manta (Commission européenne), M. I. Makhovikov (Biélorus), M^{me} H. Metaxa Mariatou (Grèce) et M. V. Milošević (Serbie).
3. M. V. Bondar (Ukraine) et M^{me} L. Korshunova (Fédération de Russie) ont été excusés.
4. L'Union internationale des transports routiers (IRU) a participé à la session en qualité d'observateur; elle était représentée par M. M. Azymbakiev.
5. S'agissant des absences répétées de M. V. Bondar (Ukraine) et de M^{me} L. Korshunova (Fédération de Russie), sans autre forme d'information, la Commission a demandé au secrétariat d'adresser un courrier aux administrations douanières concernées, pour leur signifier son mécontentement face à cette situation, qui met grandement à mal sa crédibilité et son fonctionnement.

II. Déclaration liminaire

6. Au nom de la Commission économique pour l'Europe (CEE), M^{me} Eva Molnar, Directrice de la Division des transports, a souhaité aux membres de la Commission la bienvenue à Genève et saisi l'occasion qui lui était offerte de présenter M. Miodrag Pesut, le nouveau Chef de la Section de la facilitation et de l'économie des transports. Elle a fait savoir à la Commission que M. Artur Bouten, du secrétariat TIR, avait été temporairement

affecté à d'autres fonctions au sein de la Division des transports de la CEE et que pour les mois à venir, il s'occuperait, en particulier, de l'organisation de la soixante-quinzième session du Comité des transports intérieurs (CTI) (26-28 février 2013, Genève). Elle a également indiqué à la Commission qu'afin de satisfaire aux exigences administratives qui imposent que tout le personnel de l'Organisation des Nations Unies soit nommé à l'issue d'un processus de sélection par un jury, la CEE était tenue de réafficher les postes de tous les fonctionnaires de la catégorie des administrateurs financés au moyen de ressources extrabudgétaires, y compris ceux du secrétariat TIR. Cette procédure administrative, longue et lourde, sera lancée dans les meilleurs délais et devrait être terminée avant la fin de 2014.

7. M^{me} Molnar a informé la Commission que le projet d'étude de commercialisation consacré au régime TIR touchait à son terme. Le projet final serait communiqué aux membres de la Commission pour qu'ils fassent part de leurs commentaires et suggestions. Les membres de la Commission ont notamment été invités à soumettre des études de cas portant sur des questions présentant un intérêt pour l'étude.

8. Enfin, M^{me} Molnar a invité les membres de la Commission à participer à la soixante-quinzième session – commémorative – du CTI ou, tout du moins, à faire en sorte que leur gouvernement soit représenté au niveau approprié.

III. Adoption de l'ordre du jour

9. La Commission a adopté l'ordre du jour de sa session ainsi que son additif 1 tels qu'ils ont été établis par le secrétariat, avec les modifications suivantes:

Au titre du point 12 de l'ordre du jour, «Questions diverses»:

Recours à des expéditeurs et des destinataires habilités dans le cadre de la Convention TIR (Document informel n° 29 (2012)).

Documents: Documents informels TIRExB/AGE/2012/51 et TIRExB/AGE/2012/51/Add.1.

IV. Adoption du rapport de la cinquantième session de la Commission de contrôle TIR (TIRExB)

10. La Commission a adopté le rapport de sa cinquantième session (document informel TIRExB/REP/2012/50draft with comments), sous réserve des modifications suivantes:

Dans la version anglaise, à la page 7, paragraphe 38, ligne 5:

Supprimer la phrase «TIRExB invited IRU to submit information supporting this statement to the Board for consideration».

Faire des lignes 6 à 11 un nouveau paragraphe 39 et renuméroter tous les autres paragraphes en conséquence.

Document: Document informel TIRExB/REP/2012/50draft with comments.

V. État d'avancement du projet eTIR

11. La Commission a pris note de la tenue de la vingt et unième session du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1) (ci-après «le Groupe d'experts» ou «GE.1») les 25 et 26 septembre 2012, à Bratislava, à l'aimable invitation de l'administration des douanes slovaques. La Commission a été informée des trois questions principales qui ont été débattues lors de la réunion. Premièrement, il s'agissait d'une proposition visant à assortir le mécanisme national de déclaration existant, tel que prévu dans le modèle de référence eTIR, d'un volet international, afin d'offrir aux intervenants du secteur des transports différentes options pour soumettre des renseignements aux services des douanes par la voie électronique. La Commission a pris note du fait que le Groupe d'experts avait décidé d'inclure dans le modèle de référence eTIR divers nouveaux mécanismes de déclaration au plan international. Une première solution consistait à utiliser le système international eTIR (services Web uniquement), une autre, à recourir au secteur privé, en utilisant des applications telles que la prédéclaration électronique TIR (TIR-EPD) de l'IRU, et une dernière solution pouvait être apportée par les autorités douanières du pays de résidence du transporteur, ce qui permettait de tirer parti des mécanismes d'authentification nationaux. Deuxièmement, les participants à la réunion avaient examiné la question de l'analyse coûts-avantages du projet eTIR, que la Commission de contrôle TIR a été chargée d'effectuer et qu'elle finance. Le Groupe d'experts avait formulé des observations au sujet du document final (disponible sous la forme du document informel GE.1 n° 12 (2012)). Il avait approuvé la méthodologie appliquée par les consultants, tout en estimant que certains coûts, comme ceux liés aux prestations de formation, et avantages indirects, comme l'amélioration de la facilitation des échanges et le renforcement de la sécurité, n'étaient pas pris en compte dans les calculs. La Commission a noté que le Groupe d'experts avait demandé au secrétariat d'établir un nouveau document contenant un résumé des conclusions des consultants, ainsi qu'une évaluation faite par le secrétariat des limites de l'analyse coûts-avantages et les recommandations du Groupe d'experts. Enfin, le Groupe d'experts avait étudié la question de la dématérialisation des documents joints au carnet TIR. À la demande du Groupe de travail, le secrétariat avait soumis à l'équipe de projet de l'OMD chargée du modèle de données une demande visant à modifier la classe «pièces jointes» du modèle, de sorte qu'il soit possible, outre la transmission de fichiers images en pièce jointe, de prendre en compte les différentes options envisagées par le Groupe d'experts. Il avait donc été ajouté au modèle de données de l'OMD une nouvelle classe destinée à être utilisée, dans les messages eTIR, aux fins de la gestion électronique des documents joints au carnet TIR. Au titre du suivi, le Groupe d'experts a désormais prié le secrétariat de modifier en conséquence le modèle de référence eTIR. La Commission a demandé au secrétariat de la tenir informée de tout fait nouveau relatif au projet eTIR.

12. La Commission a salué le fait que 10 Parties contractantes supplémentaires avaient nommé des points de contact eTIR et a recommandé aux pays qui ne l'avaient pas encore fait de désigner un point de contact dans les meilleurs délais afin de garantir la participation du plus grand nombre à l'informatisation du régime TIR.

13. La Commission s'est également félicitée de l'état d'avancement du projet pilote eTIR mené entre l'Italie et la Turquie et elle a pris note des activités connexes en cours, telles que la vérification de la concordance des messages eTIR avec les données disponibles dans les systèmes douaniers italien et turc. Une prochaine réunion sera organisée en décembre 2012, afin de comparer les résultats issus de cette vérification et recenser les informations susceptibles d'être échangées entre les deux pays sans que ceux-ci n'aient à modifier leur système douanier.

14. Enfin, la Commission a été informée qu'une équipe de projet, composée de membres de chacune des cinq commissions régionales avait été sélectionnée pour le projet de renforcement des capacités des pays en développement et des pays en transition à faciliter le franchissement légal des frontières et la coopération et l'intégration régionales, financé par le Compte de l'ONU pour le développement. La version finale des documents du projet sera soumise pour approbation définitive au Département des affaires économiques et sociales de l'ONU.

Document: Document informel GE.1 n° 12 (2012).

VI. Suivi du fonctionnement du système de garantie TIR

15. La Commission a pris note des informations dont le secrétariat lui a fait part oralement sur les efforts qu'il menait, en concertation avec l'IRU, pour œuvrer à un meilleur rapprochement des demandes de paiement disponibles dans les différentes bases de données. Elle a également noté que le secrétariat, afin d'étudier plus en détail l'évolution de la valeur réelle du montant de la garantie recommandée dans l'ensemble des Parties à la Convention, aurait besoin de disposer, pour tous les pays, à compter de 1975, de renseignements relatifs aux devises utilisées et au PIB.

16. La Commission a aussi longuement débattu du document informel n° 22 (2012), établi par le secrétariat, qui contient des informations générales sur l'application de l'article 4 de la Convention, ainsi qu'un résumé succinct des différentes discussions qui ont eu lieu par le passé sur sa mise en œuvre. De l'avis d'un membre de la Commission, l'article 4, dans sa formulation actuelle, autorisait en principe les autorités compétentes à exiger des garanties supplémentaires, en sus de la garantie prévue par le carnet TIR, au cas où le montant de la garantie TIR ne suffit pas à couvrir les droits et les taxes de douane. Il a estimé que lorsque les droits et taxes en jeu dépassaient le niveau de garantie TIR, la fourniture de garanties supplémentaires pouvait être un bon moyen, pour le titulaire du carnet TIR, d'éviter les escortes douanières, onéreuses, dont le coût peut s'avérer supérieur au prix de la garantie supplémentaire. Selon lui, d'un point de vue juridique, conformément aux dispositions de l'article 4, «Les marchandises transportées sous le régime TIR ne seront pas assujetties au paiement ou à la consignation des droits et taxes à l'importation ou à l'exportation». Ainsi, en matière de garantie, les dispositions juridiques de l'article 4 ne mentionnent que «la consignation». D'autres types de garanties (par exemple, la garantie par des tiers ou la mise en gage des marchandises) ne sont pas mentionnés dans la Convention TIR. Conformément aux commentaires à l'article 4 «Le principe de base du transit douanier réside dans l'exonération du paiement des droits et taxes à l'importation ou à l'exportation pour les marchandises en transit, à condition que la garantie éventuellement exigée ait été constituée». L'expression «la garantie éventuellement exigée» signifie que le montant de la garantie doit être suffisant, en l'occurrence au moins égal au montant des droits et taxes douaniers. En outre, il est précisé dans les commentaires à l'article 4 que «Les marchandises transportées sous le régime TIR étant à tout moment couvertes par la garantie, conformément à l'article 3 b), aucun paiement de droits et taxes à l'importation ou à l'exportation, ni garantie d'aucune sorte, ne doit être exigé au cours d'un transport TIR». L'article 3 b) précise uniquement que «les transports doivent avoir lieu sous la garantie d'association agréées...». Les dispositions juridiques citées impliquent donc que la garantie TIR couvre le montant des droits et taxes de douane. Dans le texte de la Convention, il n'est fait aucune mention de l'interdiction de recourir à des garanties (autres que la consignation) se présentant sous la forme de garanties supplémentaires lorsque la garantie TIR ne couvre pas totalement le montant des droits et taxes de douane (exception faite du cas visé par la note explicative 0.8.3 et par l'article 23 sur les escortes). Au vu de ces éléments, la

Convention TIR n'interdit pas d'utiliser, en lieu et place d'une escorte, des garanties supplémentaires en sus de la garantie TIR insuffisante.

17. D'autres membres, en revanche, ont estimé que le texte de l'article 4 stipule clairement qu'aucune garantie supplémentaire n'est nécessaire pour les marchandises transportées sous le régime TIR, même si les droits et taxes de douane en jeu dépassent le montant maximum de la garantie, à savoir 50 000 dollars des États-Unis ou 60 000 euros. Selon eux, tout autre point de vue irait à l'encontre des principes de la Convention TIR, qui vise à permettre la plus grande facilitation possible des échanges et des transports en réduisant au minimum l'intervention des douanes au passage des frontières. S'agissant du renforcement de la sécurité du système TIR, comme l'a confirmé une fois de plus l'enquête que la Commission a réalisée sur les demandes de paiement, ces personnes ont contesté l'utilité des mesures consistant à exiger une garantie supplémentaire ou à prévoir une escorte douanière en tant qu'outil propre à continuer d'assurer le bon fonctionnement du système TIR. Divers membre de la Commission ont fait savoir que, dans leur pays, en application du principe selon lequel le système TIR est basé sur une garantie forfaitaire, les droits et taxes de douane n'étaient pas calculés à l'entrée et que, par conséquent, tout dépassement potentiel de la garantie ne constituait pas un réel problème. Selon eux, les autorités douanières ont suffisamment d'outils à leur disposition (en particulier, la liste des titulaires de carnets TIR autorisés ainsi que d'autres outils d'analyse des risques) pour gérer convenablement les transports TIR sur leur territoire. La Commission a pris note des divers incidents qui lui ont été rapportés, dans lesquels des titulaires de carnets TIR avaient demandé aux douanes d'ouvrir plus d'un carnet TIR par véhicule ou conteneur TIR afin d'obtenir une garantie plus élevée que celle prévue par la Convention.

18. Pour sa part, l'IRU a approuvé les résultats de l'enquête conduite par la Commission, à savoir que le système TIR est sûr et fiable, et a souligné qu'à son avis, tout devait être fait pour maintenir le juste équilibre entre la facilitation des échanges et les impératifs douaniers. Selon elle, il convient de bien avoir à l'esprit que le régime TIR n'est pas un système ouvert, mais un système limité aux seuls détenteurs de carnets TIR dûment autorisés.

19. Pour suivre la question, la Commission a demandé au secrétariat de rédiger, sur la base du texte des actuels commentaires à l'article 4, une proposition visant à ajouter une nouvelle note explicative, qui indiquerait clairement qu'aucune garantie supplémentaire n'est nécessaire dès lors que les marchandises sont transportées sous le régime TIR.

Document: Document informel n° 22 (2012).

VII. Mise en œuvre des aspects intermodaux du régime TIR

20. La Commission a examiné le document informel n° 23 (2012), dans lequel figure la version actualisée de l'enquête succincte qui a été réalisée auprès des intervenants du secteur des transports (sociétés de services logistiques, transporteurs intermodaux, compagnies ferroviaires et aériennes et autorités portuaires et fluviales) dans le but de déterminer si les professionnels du secteur sont effectivement intéressés par un document douanier unique pour le transport intermodal et par une garantie associée à ce dernier. La Commission a salué l'étroite collaboration que le secrétariat et l'IRU avaient établie aux fins de l'élaboration de la version actualisée du document en question et elle en a approuvé le contenu. Cependant, le but de l'enquête étant de mesurer l'intérêt des professionnels des transports, la Commission a réaffirmé que l'enquête ne devait pas être adressée aux autorités douanières.

21. La Commission a demandé au secrétariat d'établir l'enquête sous sa forme définitive, de mettre au point une version Web et en liaison avec l'IRU, d'en assurer la diffusion. L'IRU a réaffirmé son intérêt pour la question et a redit sa disponibilité à travailler en étroite collaboration avec le secrétariat afin d'obtenir un maximum de réponses à l'enquête.

Document: Document informel n° 23 (2012).

VIII. Points soulevés par les associations nationales au sujet de l'application du régime TIR sur le territoire de diverses Parties contractantes

22. S'agissant des problèmes actuels rencontrés en Fédération de Russie, dont ont rendu compte des opérateurs de différents pays, quant à l'imposition et à l'organisation pratique d'escortes douanières, ni le secrétariat ni l'IRU n'ont pu faire état de quelconques faits nouveaux ou d'une évolution positive de la situation. Toutefois, le secrétariat a fait savoir à la Commission qu'une délégation de haut niveau de la Commission économique eurasiennne (CEE) viendrait à la Division des transports de la CEE et prendrait part à la 132^e session du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30). L'on pouvait espérer que leur présence pourrait encourager la recherche d'une solution pour sortir de l'impasse actuelle.

23. La Commission a pris note de la lettre que lui avaient adressée les autorités douanières bulgares en réponse à un certain nombre d'incidents qui avaient été signalés concernant l'imposition d'escortes douanières en Bulgarie. Dans cette lettre, les autorités douanières bulgares expliquaient avoir édicté de nouvelles directives pour veiller à ce que les escortes douanières ne soient nécessaires que dans des cas exceptionnels, fondés sur une analyse des risques et compte tenu des circonstances particulières entourant le transport concerné, en pleine application des dispositions de l'article 23 de la Convention. M. Köseoglu (Turquie) s'est dit satisfait de la réponse fournie et confiant que les directives seraient mises en œuvre correctement.

Document: Document informel n° 24 (2012).

IX. Point soulevé par l'Association nationale grecque au sujet du fonctionnement du régime TIR en Grèce

24. La Commission a examiné le document informel n° 27 (2012), transmis par la Fédération hellénique des transporteurs routiers internationaux (OFAE), qui pointe un certain nombre de difficultés que l'OFAE rencontre dans l'application de l'autorisation de délivrance des carnets TIR et dans le rôle de garant que lui ont confié les autorités grecques compétentes, en application de la première partie de l'annexe 9 de la Convention. Ces difficultés touchent notamment:

- a) Au fait que le prix des carnets TIR est fixé par le Ministère des finances;
- b) À l'obligation de continuer à offrir une garantie d'un montant de 600 000 euros; et
- c) À l'obligation faite à l'OFAE de reverser 20 % des recettes qu'elle tire chaque année de la délivrance de carnets TIR dans un fonds de réserve.

25. Comme elle l'a déjà indiqué, la Commission a estimé qu'elle n'était pas en mesure de se prononcer sur les questions ci-dessus, celles-ci pouvant être considérées soit comme étant hors du champ d'application de la Convention soit comme relevant des dispositions du paragraphe 7 de la première partie de l'annexe 9. En d'autres termes, toutes les questions soulevées sont de la compétence du pays et devraient par conséquent être abordées suivant les procédures en vigueur au niveau national grec.

26. Pour clore le sujet, la Commission a demandé au secrétariat d'adresser une lettre de réponse à l'OFAE, pour l'informer que les préoccupations soulevées ont été examinées, mais que de l'avis général des membres de la Commission, conformément aux dispositions de la première partie de l'annexe 9 de la Convention, les autorités nationales compétentes peuvent imposer des conditions et des exigences supplémentaires à l'association nationale avant d'autoriser celle-ci à délivrer des carnets TIR et à faire office de garant. Si l'OFAE reste convaincue du fait que les conditions qui lui sont imposées sont disproportionnées par rapport à la portée de l'autorisation, elle devrait suivre les procédures nationales pour chercher à renégocier son autorisation ou en demander le retrait. Au cas particulier, s'il est exact, conformément à l'article 10 h) de l'annexe 8, qu'il appartient à la Commission de surveiller le prix des carnets TIR, cela ne signifie pas que celle-ci est compétente pour juger du prix des carnets TIR dans un pays donné. Il en va de même de l'obligation faite aux associations nationales de consigner leurs garanties pour couvrir leur responsabilité à la satisfaction des autorités nationales compétentes. De par son mandat, la Commission ne peut que constater que d'autres pays aussi imposent de telles garanties.

Document: Document informel n° 27 (2012).

X. Questions relatives à l'application de l'annexe 2 de la Convention

27. La Commission a pris note, avec satisfaction, de la lettre que lui ont adressée les autorités douanières turques comme suite aux préoccupations exprimées par le Gouvernement danois au sujet de l'utilisation d'un câble TIR extensible sur les véhicules TIR agréés et immatriculés en Turquie; il y était précisé que des instructions claires ont été données aux bureaux de douane afin que ceux-ci prêtent davantage attention à cet aspect du respect des dispositions de l'annexe 2 de la Convention.

28. M. Lindström (Finlande) a indiqué avoir reçu dernièrement plusieurs signalements d'incidents, les autorités douanières finlandaises considérant certains véhicules qui avaient été préalablement agréés en Allemagne comme non conformes aux dispositions de la Convention TIR.

29. La Commission s'est félicitée de l'initiative des autorités finlandaises compétentes d'organiser, en 2013, avec la contribution d'experts techniques, un séminaire technique consacré à l'application des dispositions techniques des annexes 2 et 7 et éventuellement aussi aux dernières propositions de modification des dispositions applicables aux véhicules et conteneurs à bâches coulissantes.

Document: Document informel n° 25 (2012).

XI. Auto-évaluation

30. La Commission a pris note du document informel n° 26 (2012), établi par le secrétariat, dans lequel figure un projet d'évaluation des réalisations de la Commission au regard de ses mandats; elle a demandé au secrétariat d'actualiser ledit document en y intégrant ses dernières conclusions. En outre, les membres de la Commission ont été

invités à communiquer au secrétariat, avant le 15 décembre 2012, des observations ou des suggestions destinées à parfaire le document. Les membres de la Commission ont également été invités à remplir un bref questionnaire d'auto-évaluation et à le renvoyer au secrétariat dès que possible, afin que les résultats, ainsi que les recommandations des membres de la Commission en vue des futures réunions de la Commission, puissent être inclus dans la version finale du document d'auto-évaluation.

Document: Document informel n° 26 (2012).

XII. Activités du secrétariat

31. La Commission a entendu un exposé du secrétariat sur les dernières avancées du projet ITDBonline+ et du Registre des dispositifs de scellement douanier et des timbres douaniers de la CEE. En particulier, la Commission a noté que le site Web ITDBonline+ servait de plus en plus utilement au renforcement de la sécurité et à l'informatisation du régime TIR.

32. Le secrétariat a informé la Commission du succès remporté par le séminaire régional qu'elle avait organisé au Kirghizistan en juillet 2012. La Commission a notamment été heureuse d'apprendre que M^{me} Dubielak (Pologne) et M. Azymbakiev (IRU) avaient tous deux assisté au séminaire et elle a encouragé ses membres à envisager de prendre part à d'autres de ses activités à l'avenir.

33. Le secrétariat a informé la Commission que, comme suite à l'introduction des nouvelles dispositions de l'alinéa *vi* du paragraphe 3 de la première partie de l'annexe 9, seul un petit nombre d'associations avaient fourni à la Commission des données sur le prix des carnets TIR qu'elles délivrent. La Commission a demandé au secrétariat d'envoyer un courrier aux autorités compétentes de toutes les Parties contractantes, avec copie aux associations nationales, au début de l'année 2013, de manière à faire respecter cette obligation de la Convention à compter de cette date.

XIII. Budget et plan des dépenses de la Commission TIR et du secrétariat TIR pour l'année 2013

34. La Commission a pris note des comptes de clôture de l'exercice 2011, ainsi que du rapport financier concernant la période allant du 1^{er} janvier au 31 juillet 2012, publiés respectivement sous les cotes ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2012/8 et ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2012/9.

35. La Commission a approuvé le projet de budget et le plan des dépenses pour le fonctionnement de la Commission de contrôle et du secrétariat TIR en 2013, ainsi que le montant net à transférer par l'IRU (voir le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2012/10).

Documents: ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2012/8, ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2012/9, ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2012/10.

XIV. Questions diverses

36. La Commission a examiné le document informel n° 28 (2012), soumis par l'Association polonaise des transporteurs routiers internationaux (ZMPD) et consacré aux problèmes rencontrés par les transporteurs polonais sur le territoire turc pour ce qui est du renvoi des carnets TIR à la fin des transports TIR. Dans un premier temps, M. Köseoglu (Turquie) a informé la Commission qu'il avait reçu des réponses similaires à celles qui

avaient été données à la ZMPD par les autorités concernées, ce qui indiquait clairement qu'il convenait d'enquêter de manière plus approfondie. La Commission a remercié M. Köseoglu pour son engagement à étudier plus avant les cas susmentionnés et a noté, dans une première évaluation, que les cas portés à sa connaissance semblaient avoir diverses similitudes, notamment au niveau des bureaux de douane concernés et du fait qu'un courtier en douane fasse partie du processus et que les problèmes relevés semblent principalement tourner autour de la fin des transports d'animaux vivants.

37. La Commission a pris note du document informel n° 29 (2012), soumis par le Gouvernement polonais et dans lequel figure un exemplaire de la lettre de la Commission européenne, dans laquelle il dit soutenir la proposition visant à demander à la Commission d'étudier, une fois de plus, les moyens d'ajouter les concepts de l'expéditeur et du destinataire agréés dans le cadre de la Convention TIR. Les membres de la Commission se sont également prononcés en faveur de la proposition. La Commission a estimé que les discussions futures auraient tout d'abord essentiellement pour but d'analyser le bien-fondé de l'ajout de ces concepts, puis, dans un second temps, de cerner les modifications qu'il conviendrait d'apporter pour que ces concepts soient pleinement intégrés dans le cadre de la Convention. Parallèlement à cette discussion, les membres de la Commission ont également proposé d'étudier plus avant la tendance actuellement observée dans certains pays, où la procédure TIR est initiée au niveau du bureau de douane de sortie plutôt qu'au niveau d'un bureau de douane de départ interne. L'IRU a déclaré qu'elle était disposée à apporter sa contribution sur la question. Dans un premier temps, la Commission a invité l'IRU à présenter, pour information, ses considérations sur l'ajout du concept de l'expéditeur agréé dans le texte actuel de la Convention TIR, comme mentionné dans le document informel n° 29 (2012), à la page 2, paragraphe 6 de l'anglais.

38. La Commission a demandé au secrétariat de soumettre, pour examen à une session ultérieure, de premières considérations sur la création éventuelle d'une base de données centrale sur les bureaux de douane et les certificats d'agrément avec le secrétariat TIR, au titre de contribution supplémentaire au projet eTIR.

Documents: Documents informels n°s 28 (2012) et 29 (2012).

XV. Restriction à la distribution des documents

39. La Commission a décidé de n'appliquer aucune restriction à la distribution des documents publiés à l'occasion de la présente session.

XVI. Date et lieu de la prochaine session

40. La Commission a décidé de tenir sa cinquante-deuxième session le 4 février 2013 à Genève, parallèlement à la 133^e session du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) et à la cinquante-cinquième session de l'AC.2.