




---

**Commission économique pour l'Europe**

Comité de gestion de la Convention TIR de 1975

**Soixante et unième session**

Genève, 11 juin 2015

**Rapport du Comité de gestion de la Convention TIR  
de 1975 sur sa soixante et unième session**
**Table des matières**

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation.....	1–5	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour).....	6	3
III. État de la Convention TIR de 1975 (point 2 de l'ordre du jour).....	7	3
IV. Révision de la Convention (point 3 de l'ordre du jour).....	8–29	4
A. Propositions d'amendements à la Convention formulées par la Commission de contrôle TIR.....	8–10	4
B. Amendement à la Convention concernant le niveau maximal de garantie par carnet TIR.....	11	4
C. Propositions de recommandation à l'annexe 3.....	12–13	4
D. Propositions d'amendements à la Convention : Véhicules à bâches coulissantes.....	14	5
E. Propositions d'amendements à la Convention : Exigences de vérification applicables à une organisation internationale autorisée.....	15–16	5
F. Propositions transmises par le Gouvernement de la Fédération de Russie.....	17–27	6
G. Phase III du processus de révision TIR – Informatisation du régime TIR.....	28–29	8
V. Activités et administration de la Commission de contrôle TIR (point 4 de l'ordre du jour).....	30–49	9
A. Activités de la Commission de contrôle TIR.....	30–43	9
1. Rapport du Président de la Commission de contrôle TIR.....	30–34	9



2.	Programme de travail de la Commission de contrôle TIR pour la période 2015-2016 .....	35	10
3.	Examen des demandes de paiement émanant des autorités douanières.....	36	10
4.	Surveillance des prix des carnets TIR.....	37-38	10
5.	Bases de données internationales et outils électroniques à la disposition du secrétariat TIR .....	39	11
6.	Ateliers et séminaires TIR nationaux et régionaux .....	40-43	11
B.	Administration de la Commission de contrôle TIR et du secrétariat TIR .....	44-49	12
1.	Rapport sur l'état des comptes pour 2014.....	44	12
2.	Mode de financement des activités de la Commission de contrôle TIR et du secrétariat TIR.....	45-49	12
VI.	Commentaires adoptés par le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports et la Commission de contrôle TIR (point 5 de l'ordre du jour).....	50	13
VII.	Bonnes pratiques (point 6 de l'ordre du jour) .....	51	13
VIII.	Questions diverses (point 7 de l'ordre du jour).....	52-55	13
A.	Rapport de la troisième réunion du groupe informel de pays constitué en vue d'examiner en détail les différents aspects liés à l'accroissement du nombre de membres et à une représentation géographique plus large de la TIRExB .....	52	13
B.	Date de la prochaine session.....	53	13
C.	Restriction à la distribution des documents .....	54	13
D.	Hommage à M. G. H. Bauer .....	55	14
IX.	Adoption du rapport (point 8 de l'ordre du jour).....	56	14
Annexes			
I.	Amendements juridiques au texte de la Convention .....		15
II.	Déclaration commune sur l'informatisation du régime TIR .....		16
III.	Introduction d'un système de codes pour porter les annotations de défauts dans le certificat d'agrément.....		18

## I. Participation

1. Le Comité de gestion de la Convention TIR de 1975 (AC.2) a tenu sa soixante et unième session le 11 juin 2015 à Genève.
2. Des représentants des pays ci-après y ont participé : Allemagne, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Danemark, Espagne, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Iran (République islamique d'), Italie, Kazakhstan, Lettonie, Lituanie, Ouzbékistan, Pays-Bas, Pologne, République de Moldova, République tchèque, Serbie, Slovaquie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine. Des représentants de l'Union européenne (UE) étaient aussi présents.
3. L'organisation intergouvernementale ci-après était représentée en qualité d'observateur : Union économique eurasienne (UEE). L'organisation non gouvernementale ci-après était également représentée en qualité d'observateur : Union internationale des transports routiers (IRU).
4. Le Comité a annoncé 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.
5. M<sup>me</sup> Eva Molnar, Directrice de la Division des transports de la Commission économique pour l'Europe (CEE), a souhaité la bienvenue aux membres du Comité et fait une déclaration liminaire dans laquelle elle a souligné qu'il importait d'aller de l'avant dans l'examen des questions inscrites à l'ordre du jour et de se pencher sur la multitude de propositions d'amendements en attente d'adoption. Elle a exprimé l'espoir que la réunion serait fructueuse et que les questions en suspens trouveraient une issue positive.

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

6. Le Comité a adopté l'ordre du jour figurant dans les documents ECE/TRANS/WP.30/AC.2/124 et Corr.1 et 2. Il est convenu de traiter les points de l'ordre du jour dans l'ordre suivant : points 1, 2, 4 et 3 a) b) c) d) e) et g) le matin, l'examen des points 3 f), 5, 6 et 7 devant commencer l'après-midi.

## III. État de la Convention TIR de 1975 (point 2 de l'ordre du jour)

7. Le Comité a été informé que les amendements proposés pour l'annexe 1, l'annexe 6 et l'annexe 9, partie I, paragraphe 3 vi) de la Convention TIR étaient entrés en vigueur pour toutes les Parties contractantes le 1er janvier 2015 (C.N.661.2014.TREATIES-XI.A.16). Le Comité a également noté que le nombre de Parties contractantes n'avaient pas changé. La Convention TIR compte donc à ce jour 68 Parties contractantes (dont l'Union européenne) et est opérationnelle dans 58 pays. Des informations plus détaillées sur ces questions ainsi que sur les diverses notifications depositaires peuvent être consultées sur le site Web de la Convention TIR<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> [www.unece.org/tir/tir-depositary\\_notification.html](http://www.unece.org/tir/tir-depositary_notification.html).

## **IV. Révision de la Convention (point 3 de l'ordre du jour)**

### **A. Propositions d'amendements à la Convention formulées par la Commission de contrôle TIR**

8. Le Comité a poursuivi l'examen des propositions figurant dans le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2014/5/Rev.1, à savoir : a) modification de l'article 42 *bis* au moyen d'une note explicative, pour préciser le sens du terme « immédiatement » dans le texte dudit article, et établissement de directives pour la communication et l'introduction de nouvelles mesures de contrôle; b) modification du premier commentaire à l'annexe 4 sur le certificat d'agrément, de manière à autoriser, outre le format A3, le format A4, sous réserve que les feuillets du certificat soient sécurisés par apposition de timbres ou reliés solidement entre eux.

9. Le Comité a approuvé la modification de l'article 42 *bis* au moyen d'une note explicative 0.42 *bis*, sous réserve de la modification suivante : *remplacer* en tout cas *par* si possible. Le texte complet de la proposition est reproduit à l'annexe I du rapport. Le Comité a également adopté les directives pour la communication et l'introduction de nouvelles mesures de contrôle et prié le secrétariat de les ajouter au chapitre 5 du Manuel TIR. En outre, le Comité a adopté la proposition tendant à modifier le premier commentaire à l'annexe sur le certificat d'agrément. L'UE a informé le Comité qu'elle n'avait pas achevé sa procédure d'approbation interne de la note explicative proposée. Par conséquent, le Comité a décidé de reporter l'adoption officielle de cette proposition à sa prochaine session.

10. Également au titre de ce point de l'ordre du jour, le Comité a brièvement examiné le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/11, dans lequel la Commission de contrôle TIR (TIRExB) proposait d'ajouter une nouvelle note explicative à l'article 49, assortie d'un commentaire, afin d'élargir la portée des facilités que les Parties contractantes pourraient accorder aux opérateurs de transport. Le secrétariat a expliqué, au nom de la TIRExB, que cette proposition répondait à une demande croissante de la part des autorités douanières et des opérateurs de transport qui souhaitaient voir accorder des facilités plus grandes dans le cadre du régime TIR, et que quelques pays avaient déjà appliqué avec succès la notion d'expéditeur agréé. Le secrétariat a aussi déclaré que l'amendement proposé était le moyen le plus simple d'adapter le cadre législatif à cette nouvelle notion, bien que plusieurs autres éléments puissent encore être analysés et clarifiés. Le Comité a salué le principe de cette initiative et reconnu que la Convention TIR devait s'adapter aux besoins actuels et aux pratiques du secteur. Étant d'avis qu'un complément d'examen était nécessaire avant de se prononcer sur l'éventuelle adoption de la proposition, il a décidé de revenir sur la question à sa prochaine session.

### **B. Amendement à la Convention concernant le niveau maximal de garantie par carnet TIR**

11. Le Comité a été informé par le Président de la TIRExB que celle-ci était en train d'étudier différentes solutions possibles en vue de modifier le niveau de garantie. Le Comité attendait avec intérêt de recevoir les observations finales de la TIRExB pour examen à sa session d'octobre 2015.

### **C. Propositions de recommandation à l'annexe 3**

12. Le Comité a rappelé qu'à sa cinquante-sixième session (octobre 2013), il avait accueilli avec satisfaction le document révisé ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2012/

12/Rev.1 portant sur un système de codes logiques amélioré devant permettre de signaler d'éventuels défauts dans le certificat d'agrément. Par manque de temps, le Comité n'avait pas pu reprendre l'examen de cette question à ses précédentes sessions.

13. Le Comité a poursuivi l'examen des propositions d'amendements à l'annexe 3 en se fondant sur un document révisé (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2012/2/Rev.2), établi avec l'aide de l'administration douanière turque, qui avait fourni une série de photographies de défauts pouvant servir à illustrer le système de codes, et a décidé d'adopter la recommandation à l'annexe 3, reproduite à l'annexe III du rapport. Conformément à la pratique établie, le Comité est convenu que la recommandation entrerait en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 2015 et qu'elle serait réexaminée deux ans après cette date, en vue de son éventuel remplacement par des propositions d'amendements à l'annexe 3. Le Comité a également demandé au secrétariat d'inclure la recommandation dans la prochaine révision du Manuel TIR et de la publier sur le site Web de la Convention TIR.

#### **D. Propositions d'amendements à la Convention : Véhicules à bâches coulissantes**

14. Le Comité a examiné le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/6, soumis par le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30), qui contenait des propositions d'amendements concernant un nouveau type de véhicule et de conteneur dans le cadre de la Convention TIR. Les propositions avaient été élaborées par le secrétariat en collaboration étroite avec le Comité de liaison de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR) et le Gouvernement allemand. Le Comité a accueilli cette proposition avec intérêt et s'est prononcé en faveur de son adoption. L'UE a informé le Comité qu'elle n'avait pas achevé sa procédure d'approbation interne des amendements proposés. Par conséquent, le Comité a décidé de reporter l'adoption officielle de cette proposition à sa prochaine session.

#### **E. Propositions d'amendements à la Convention : Exigences de vérification applicables à une organisation internationale autorisée**

15. Le Comité a examiné le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/12, établi par le Groupe de travail et contenant la liste de tous les documents soumis par l'Union internationale des transports routiers afin d'honorer ses obligations au titre de la troisième partie de l'annexe 9 de la Convention. Le Comité a accueilli le document avec intérêt et remercié l'IRU d'avoir établi cette liste exhaustive des documents disponibles. Toutefois, le Comité était d'avis qu'il serait difficile de mener les discussions sur cette question à leur terme sans avoir d'abord examiné les documents soumis sur le fond. Plusieurs délégations ont noté que ces documents étaient actuellement conservés par le secrétariat TIR, auquel les Parties contractantes devaient s'adresser pour pouvoir les consulter. Cette solution posait des difficultés pratiques compte tenu, en particulier, du fait que le secrétariat avait expliqué que son mandat actuel ne l'autorisait pas à distribuer ces documents à la demande. Dans ce contexte, le Comité a demandé au secrétariat et à l'IRU de trouver des moyens de rendre possible la distribution de ces documents aux Parties contractantes intéressées, tout en respectant les exigences de confidentialité applicables. Une solution pourrait être d'autoriser la distribution des documents si la demande en était faite par les voies officielles. Le Comité a aussi demandé que ces propositions soient retranscrites dans un document de travail pour examen à sa prochaine session.

16. Le Comité a également pris note de l'empressement de l'IRU à fournir tous les renseignements et documents pertinents, à répondre avec souplesse aux demandes faites par les Parties contractantes d'examiner les documents sur une base bilatérale et à fournir des experts pour aider à étudier et expliquer ces documents, et l'en a remercié.

## **F. Propositions transmises par le Gouvernement de la Fédération de Russie**

17. Au titre de ce point de l'ordre du jour, le représentant du Service fédéral des douanes (SFD) de la Fédération de Russie a informé le Comité qu'un accord avait été trouvé avec l'association nationale garante (ASMAP) concernant le maintien de la validité de l'accord de garantie conclu en 2004, et que les organes compétents du Gouvernement russe étaient en trains de dresser la liste des points de franchissement des frontières qui seraient en mesure de traiter les carnets TIR. Le Comité a remercié la Fédération de Russie pour ces renseignements et demandé à être informé de tout autre fait nouveau.

18. Le Comité a rappelé qu'à sa précédente session il n'avait pas eu l'occasion d'examiner les propositions tendant à modifier diverses dispositions du texte principal de la Convention ainsi que de l'annexe 9, soumises par le Gouvernement russe et contenues dans les documents ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2014/14 et ECE/TRANS/WP.30/2015/1-ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/7. À sa soixantième session, dans le peu de temps qui lui était imparti pour l'examen de ce point de l'ordre du jour, le Comité avait pu conclure que certaines de ces propositions d'amendements étaient, en substance, étroitement liées à des questions en cours d'examen par la TIRExB et que son opinion d'expert sur le fond aiderait les Parties contractantes dans leurs délibérations. Il avait donc demandé à la TIRExB d'examiner ces propositions (voir ECE/TRANS/WP.30/AC.2/123, par. 24).

19. Le Comité a aussi été informé que le secrétariat avait reçu de nouvelles observations concernant ces propositions de la part de diverses Parties contractantes, et que celles-ci étaient réunies dans le document révisé ECE/TRANS/WP.30/2015/1/Rev.1-ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/7/Rev.1. Le Comité a aussi noté que le Gouvernement russe avait soumis de nouveaux éléments en faveur de ses propositions, qui figuraient dans le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/17-ECE/TRANS/WP.30/2015/16.

20. Afin d'éviter les chevauchements, le Comité a rappelé que certaines des propositions soumises faisaient déjà l'objet d'un examen détaillé par le WP.30 et a donc décidé, plutôt que d'étudier ces propositions parallèlement, d'attendre que le Groupe de travail lui communique ses conclusions. Les propositions concernées sont les suivantes :

- Propositions visant à harmoniser la terminologie [art. 1 q) et 3 b)];
- Proposition d'amendements aux paragraphes 3 vii), 5 et 7 de la première partie de l'annexe 9.

21. En conséquence de quoi, le Comité a décidé de se pencher sur les propositions restantes qui n'avaient pas encore été examinées, en commençant par celles contenues dans le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2014/14 et les observations y relatives figurant dans le document ECE/TRANS/WP.30/2015/1/Rev.1-ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/7/Rev.1. Le Comité a examiné chaque proposition individuellement, comme suit.

22. En ce qui concerne la proposition de modifier l'alinéa o) de l'article premier afin de prévenir la participation de personnes non autorisées à la procédure TIR, en s'assurant que la déclaration douanière et la présentation des marchandises au bureau

de douane de départ sont effectuées exclusivement par le titulaire du carnet, le Comité a estimé que cette proposition poserait d'importantes difficultés pratiques aux opérateurs. Plusieurs délégations ont fait observer que, dans plusieurs Parties contractantes, la déclaration douanière pouvait être soumise par un représentant direct. Certaines délégations ont également relevé que, dans la pratique, la présentation des marchandises au bureau de départ était réalisée par le conducteur du véhicule, qui était un représentant ou un employé du titulaire, et que le titulaire était en fait souvent une personne morale (une société) et non une personne physique. La Fédération de Russie a précisé sa position en indiquant que sa proposition visait à s'assurer qu'il n'y aurait aucune difficulté à identifier la partie responsable, en particulier en interdisant le transfert de la responsabilité à un sous-traitant. Plusieurs délégations étaient d'avis que même dans une situation de sous-traitance, le titulaire du carnet TIR restait la seule partie responsable. Par conséquent, le Comité a conclu qu'il n'y avait pas de raisons suffisantes d'accepter cette proposition d'amendement et qu'il ne reviendrait pas sur la question à ses prochaines sessions.

23. En ce qui concerne la proposition de modifier l'article 2 afin de préciser que le mot « frontières » renvoie aux frontières douanières, le Comité a rappelé ses discussions antérieures sur une question similaire, à savoir l'application éventuelle du régime TIR au sein d'une union douanière. L'Union européenne était disposée à accepter la proposition car elle n'était pas contraire à la pratique concernant l'application du régime TIR au sein du territoire douanier unique de l'UE. Tout en notant qu'en Turquie, les frontières douanières et politiques coïncidaient, la délégation turque a fait valoir que la modification proposée pourrait avoir des conséquences importantes pour les Parties contractantes appartenant à une union douanière. Cela étant, la délégation turque estimait que la question des frontières douanières ou politiques devrait être réglée par la législation en vigueur dans les unions douanières concernées et, rappelant les discussions antérieures sur la question, ne trouvait pas urgent d'adopter une telle modification. Cependant, elle ne s'y opposerait pas si telle était la décision du Comité. En conclusion, le Comité a accepté la proposition d'amendement et est convenu de l'adopter officiellement à une prochaine session, dans le cadre d'un ensemble plus large de propositions. L'UE a exprimé une réserve, indiquant que sa procédure d'approbation interne ne pourrait être menée à terme que lorsque le texte final de la proposition serait disponible.

24. En ce qui concerne la proposition de modifier les paragraphes 1 et 3 de l'article 8 afin d'avoir la possibilité de demander le règlement de la totalité des droits et taxes exigibles dans le cas où aucun montant maximum n'est fixé par la Partie contractante, le Comité a rappelé que cette proposition supposait de dispenser les Parties contractantes de l'obligation de fixer un montant maximum pouvant être exigé de l'association garante au titre d'un carnet TIR. À cet égard, le Comité a également rappelé les discussions préliminaires tenues sur la question par la TIRExB, qui avaient permis de recenser plusieurs scénarios présentant chacun des avantages et des inconvénients. Le Comité a remercié la TIRExB pour les renseignements fournis et décidé que la question était bien trop complexe pour être réglée à la session en cours. Le Comité est convenu que la TIRExB et le secrétariat devraient procéder à une analyse plus détaillée, avec les apports utiles de l'IRU, et attendait avec intérêt une évaluation écrite de la TIRExB pour examen à sa prochaine session.

25. Ayant examiné la proposition d'amendement au paragraphe 3 de l'article 11, qui visait à réduire le délai minimum après lequel une demande de paiement peut être adressée à l'association garante, le Comité était généralement d'avis que les délais prescrits par la Convention laissaient suffisamment de temps pour demander d'abord le règlement des sommes exigées à la partie directement responsable. Bien que certaines délégations aient reconnu que le délai d'un mois proposé pourrait suffire, le Comité est convenu que les informations statistiques disponibles sur cette question

devraient être analysées avant toute décision. À cette fin, le Comité s'est félicité que l'IRU se propose de fournir des données pour examen à sa prochaine session. Il a aussi noté que l'UE serait disposée à revoir sa position concernant la proposition en fonction des informations supplémentaires qui seraient fournies. L'IRU a informé le Comité qu'elle se rangerait à toute décision concernant le délai minimum après lequel une demande de paiement pouvait être adressée à une association garante et que cela n'aurait pas d'incidence opérationnelle sur le fonctionnement de la chaîne de garantie.

26. En ce qui concerne la proposition de modifier le paragraphe 4 de l'article 11 en y ajoutant une phrase offrant la possibilité de prélever directement les sommes exigées sur les comptes bancaires de l'association si celle-ci ne s'en acquitte pas dans le délai prescrit, le Comité était généralement d'avis que le mode de recouvrement ne devrait pas être défini par la réglementation internationale mais par la législation nationale. Par conséquent, le Comité a conclu qu'il n'y avait pas de raisons suffisantes d'accepter cette proposition d'amendement et qu'il ne reviendrait pas sur la question à ses prochaines sessions.

27. Faute de temps, le Comité a décidé de reprendre l'examen des propositions d'amendements restantes contenues dans les documents ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2014/14 et ECE/TRANS/WP.30/2015/1/Rev.1-ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/7/Rev.1 à sa prochaine session.

### **G. Phase III du processus de révision TIR – Informatisation du régime TIR**

28. En ce qui concerne les derniers progrès réalisés en matière d'informatisation du régime TIR et dans le cadre des projets connexes, le Comité a noté que le WP.30 avait approuvé la dernière version du modèle de référence eTIR et a décidé de renvoyer au rapport du WP.30 pour de plus amples renseignements sur la question (voir ECE/TRANS/WP.30/280, par. 9 à 14).

29. Le Comité a aussi rappelé qu'à sa cinquante-huitième session, il avait examiné le projet de déclaration commune sur l'informatisation du régime TIR, publié sous la cote ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2014/6, qui avait été établi par le secrétariat pour approbation par les Parties contractantes. Les membres du Comité, même s'ils n'étaient pas foncièrement opposés à la déclaration, n'avaient pu se mettre d'accord sur certaines de ses parties et avaient demandé au secrétariat d'établir un nouveau projet de déclaration pour approbation à la session d'octobre 2014 (voir ECE/TRANS/WP.30/AC.2/119, par. 20 à 25). En réponse à cette demande, le secrétariat avait élaboré le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2014/6/Rev.1 afin de le soumettre au Comité pour examen et, éventuellement, pour approbation. Le Comité n'avait toutefois pas pu se pencher sur la question à ses précédentes sessions. Le Comité a examiné et adopté la déclaration révisée figurant à l'annexe II du rapport. La délégation de l'UE a toutefois rappelé que la priorité actuellement accordée au nouveau Code des douanes de l'Union retarderait sans doute l'introduction du régime eTIR sur le territoire de l'UE.

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

### **A. Activités de la Commission de contrôle TIR**

#### **1. Rapport du Président de la Commission de contrôle TIR**

30. Le Comité a approuvé les rapports de la Commission de contrôle TIR (TIRExB) de ses cinquante-neuvième (juin 2014), soixantième (septembre 2014) et soixante et unième (décembre 2014) sessions (respectivement ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/1, ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/2 et ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/13) et il a écouté le bref exposé oral de la Présidente de la TIRExB concernant les principales questions examinées par les soixante-deuxième (février 2015), soixante-troisième (avril 2015) et soixante-quatrième (juin 2015) sessions ainsi que les décisions prises par lesdites sessions.

31. À sa soixante-deuxième session (février 2015), la TIRExB a entre autres achevé l'examen de l'introduction de la note explicative 0.49 et des observations correspondantes à l'article 49, qui avaient été transmises au Comité pour examen à la présente session. La TIRExB a en outre achevé l'examen de ses activités et des principaux résultats qu'elle a obtenus en 2013-2014 notamment des recommandations relatives à la composition future, qui figurent dans le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/14.

32. À sa soixante-troisième session (avril 2015), la TIRExB a consacré de longs débats à la question d'un assouplissement du système de garantie TIR suite aux différentes propositions en ce sens soumises par la Fédération de Russie, proposition que l'AC.2 avait transmise à la TIRExB pour complément d'examen. Lors de cette même session, l'IRU a présenté une analyse préliminaire du niveau de garantie, qui a montré qu'une garantie de plus de 60 000 euros n'était requise que dans seulement 10 à 15 % des cas examinés. Dans un premier temps, plusieurs membres de la TIRExB ont fait valoir que l'introduction d'un système de garantie complète simplifierait grandement le régime TIR pour les douanes. En revanche, elle risque d'entraîner une augmentation notable du prix des carnets TIR. Par ailleurs, la Commission a rappelé que le rôle du titulaire du carnet TIR ne devrait pas être oublié ou minimisé dans les discussions. En conclusion, la Commission a décidé de poursuivre l'examen de cette question en s'appuyant sur une évaluation des solutions suivantes :

- a) Chaque pays détermine individuellement le montant maximum valable chez lui;
- b) Introduction de différents niveaux de garantie;
- c) Garantie illimitée;
- d) Augmentation générale du montant maximum recommandé; et
- e) Recours à des garanties supplémentaires dans le cadre du système de volet TIR+ de l'IRU.

33. À sa soixante-quatrième session, la TIRExB a poursuivi l'examen des solutions énumérées ci-dessus afin d'assouplir encore le système de garantie TIR. Après avoir examiné les aspects de chacune des solutions, la Commission a chargé le secrétariat de transmettre ses conclusions au Comité aux fins d'examen à sa prochaine session. Pour finir, la Commission a commencé à préparer l'enquête sur les demandes de paiement émanant des autorités douanières. À ce propos, le Comité a admis que la TIRExB n'était tenue de s'acquitter que des missions qui lui avait été confiées par la Convention ou par lui-même, pour autant que les Parties contractantes accèdent aux demandes justifiées de la TIRExB.

34. Le Comité a pris note du document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/14, qui passe en revue les principales réalisations de la TIRExB pendant la période 2013-2014, notamment les recommandations relatives à une nouvelle composition de la Commission.

## **2. Programme de travail de la Commission de contrôle TIR pour la période 2015-2016**

35. Conformément à la pratique établie, le Comité a adopté le programme de travail de la TIRExB pour 2015-2016 et adopté les activités futures et les priorités de travail de la TIRExB, telles qu'elles sont présentées dans le document WP.30/AC.2 n° 7 (2015). Le Comité a notamment pris note que : a) l'objectif principal de la TIRExB avait été défini, à savoir renforcer la bonne gouvernance assurée par les Parties contractantes; b) les travaux de la TIRExB en vue de faciliter l'utilisation du régime TIR dans le transport intermodal seraient conduits en collaboration avec le WP.24; c) la collaboration avec le Groupe d'experts des aspects juridiques de l'informatisation (GE.3), récemment créé, avait été rajoutée; et d) un examen des fonctions de la Banque de données internationale TIR (ITDB) serait effectué.

## **3. Examen des demandes de paiement émanant des autorités douanières**

36. Le Comité a rappelé que, conformément au mandat de surveillance qui lui a été confié, notamment en ce qui concerne le fonctionnement du système de garantie [annexe 8, art. 10, par. a)], la TIRExB mène régulièrement une enquête sur l'état des demandes de paiement dans toutes les Parties contractantes à la Convention. Dans le cadre de ses activités au titre de l'exercice 2013-2014, la TIRExB a lancé cette enquête pour la période 2009-2012. Le Comité s'est félicité des résultats récapitulatifs de l'étude tels qu'ils sont reproduits dans le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/3 et a noté, avec regret, que toutes les Parties contractantes n'avaient pas répondu à cette enquête, notamment certains des principaux utilisateurs du régime TIR. Il a noté que la réponse envoyée par l'Ukraine en mai 2015 ne figurait pas dans le document. Le Comité a chargé le secrétariat d'établir une révision dudit document en vue de sa prochaine session et a demandé aux pays qui ne l'avaient pas encore fait de répondre avant le 31 juillet 2015, afin que leurs données puissent être intégrées dans les résultats finals de l'enquête. Le Comité a rappelé l'importance des résultats de l'enquête dans les discussions de la Commission sur l'introduction de différents niveaux de garantie et l'utilisation de garanties supplémentaires. Le Comité a entériné les réflexions du secrétariat et de la TIRExB et a instamment prié toutes les Parties contractantes à répondre aux enquêtes futures.

## **4. Surveillance des prix des carnets TIR**

37. Le Comité a rappelé que, à sa cinquante-neuvième session, il avait accueilli avec satisfaction le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2014/10, soumis par la TIRExB, sur la tarification de chaque type de carnet TIR délivré par les associations nationales. Dans un souci de transparence, le Comité avait appuyé la publication de cette information sur le site Web de la Convention TIR. En outre, le Comité avait estimé que la mission de surveillance des prix des carnets TIR confiés à la TIRExB devrait aller au-delà de la diffusion des données obtenues. Le Comité n'avait cependant pas pu s'entendre sur la nécessité de publier une analyse ni sur une méthode permettant à la TIRExB d'analyser dans le détail les données sur les prix des carnets. Le Comité avait donc demandé aux Parties contractantes d'adresser leurs suggestions au secrétariat, le 15 novembre 2014 au plus tard. À la demande du Comité (voir document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/121, par. 16), le secrétariat a établi le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/4.

38. Le Comité a accueilli avec satisfaction le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/4, qui contient une évaluation faite par le secrétariat ainsi que des suggestions reçues de certaines Parties contractantes (Bélarus, Suisse, Turquie et Union européenne) sur la nécessité d'une analyse ou d'une méthode particulière d'analyse détaillée des données sur les prix des carnets TIR. Le Comité a estimé que la méthode proposée par le secrétariat pourrait être utilisée pour mener une première analyse pilote qui serait confiée à la TIRExB et qui, dans un premier temps, serait limitée et pourrait par la suite être reconduite chaque année si elle s'avérait concluante. Le Comité a donc chargé la TIRExB de travailler, en collaboration avec le secrétariat, sur l'analyse pilote et de rendre compte au Comité à l'une de ses prochaines sessions.

#### **5. Bases de données internationales et outils électroniques à la disposition du secrétariat TIR**

39. Le Comité a été informé de l'état d'avancement de la transmission de données à la Banque de données internationale TIR (ITDB) lors de sa session de février 2015. Aucun nouveau renseignement n'a été communiqué.

#### **6. Ateliers et séminaires TIR nationaux et régionaux**

40. Le Comité a été informé qu'un séminaire régional TIR, organisé conjointement par la TIRExB et le secrétariat TIR, s'était tenu à Douchanbé du 19 au 22 mai 2015, avec le concours du Collège de formation du personnel aux frontières OSCE et de l'administration douanière du Gouvernement de la République du Tadjikistan. Le Comité a pris note que les conclusions et recommandations du séminaire ainsi que les contributions présentées à cette occasion et tous les autres documents pouvaient être consultés sur le site Web du TIR<sup>2</sup>.

41. Le Comité a en outre pris note que le Secrétaire exécutif de la CEE-ONU avait participé en tant qu'orateur principal au Forum sur la connectivité et le développement au profit de tous, organisé à l'intention des chefs des administrations douanières, qui s'est tenu à Xi'an (Chine), les 27 et 28 mai 2015, dans le cadre de la stratégie « Une Ceinture, une Route ». Il s'est félicité que ce type de forum renvoie une image positive de l'Organisation des Nations Unies, présentée comme une organisation capitale qui gère les instruments et les outils permettant de faciliter les transports et les échanges entre les pays situés le long de la « Ceinture » et la « Route ». En outre, le Comité s'est félicité d'apprendre que la Chine se préparait à déposer ses instruments d'adhésion à la Convention TIR.

42. Le Comité a en outre été informé que le secrétariat TIR avait participé à une réunion visant à faciliter le franchissement des frontières, qui s'est tenue au Caire dans le cadre d'EUROMED, réunion au cours de laquelle la Convention TIR a été présentée et mise en avant.

43. Le secrétariat a répondu à une question relative aux critères utilisés et aux processus suivis, notamment le processus de décision, pour l'organisation d'une telle réunion et a pris note que les ateliers TIR nationaux ou régionaux répondaient à une véritable demande, et un nouvel appel a été lancé aux Parties contractantes pour qu'elles proposent d'accueillir sur leur territoire un séminaire TIR national ou régional.

---

<sup>2</sup> [www.unece.org/tir/seminar/dushanbe-tajikistan/sem-tajikistan-english.html](http://www.unece.org/tir/seminar/dushanbe-tajikistan/sem-tajikistan-english.html).

## **B. Administration de la Commission de contrôle TIR et du secrétariat TIR**

### **1. Rapport sur l'état des comptes pour 2014**

44. Le Comité a rappelé que, en vertu du paragraphe 4 de l'article 11 de l'annexe 8 de la Convention, la TIRExB doit lui soumettre des comptes vérifiés, au moins une fois par an ou lorsqu'il lui demande. Le Comité a été informé que les services financiers compétents de l'ONU avaient officiellement finalisé les comptes pour 2014 et que le rapport sur l'état des comptes était reproduit dans le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/15, qui, en raison de son approbation tardive par les services financiers compétents de l'ONU, a été publié en trois langues seulement, deux semaines avant la session. Le Comité a approuvé le rapport sur l'état des comptes pour 2014, tel qu'il figure dans le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/15.

### **2. Mode de financement des activités de la Commission de contrôle TIR et du secrétariat TIR**

45. Le Comité a rappelé qu'il avait approuvé le projet de budget et le plan des dépenses pour le fonctionnement de la TIRExB et du secrétariat TIR en 2015 lors de sa cinquante-neuvième session (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/121, par. 21). Il a été informé que l'IRU avait intégralement transmis les fonds requis pour le fonctionnement de la Commission de contrôle TIR et du secrétariat TIR pour l'année 2015 au Fonds d'affectation spéciale TIR, avant la date limite du 15 novembre 2014.

46. Le Comité a en outre rappelé le montant par carnet TIR (0,60 dollar des États-Unis) approuvé à sa cinquante-neuvième session (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/115, par. 22). Il a été informé que sur la base du taux de change en vigueur entre le dollar des États-Unis et le franc suisse à la date du virement, ce montant correspondait à 0,5836 franc suisse et que, par conséquent, le montant à percevoir par carnet TIR distribué en 2015 serait arrondi à 0,58 franc suisse.

47. Le Comité a noté que, conformément à la marche à suivre pour prélever et transférer le montant par carnet TIR aux fins du financement du fonctionnement de la TIRExB et du secrétariat TIR (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/89, par. 38 et annexe 2), le 15 janvier 2015, le vérificateur externe des comptes de l'IRU avait établi un certificat indiquant le montant transféré par l'IRU, ainsi que le montant total actuel effectivement facturé par l'IRU à l'occasion de la délivrance des carnets TIR. D'après ce certificat, il y avait eu en 2014 un excédent (c'est-à-dire que le montant perçu par l'IRU avait été supérieur au montant initialement transféré) de 11 481 francs suisses (montant arrondi). L'IRU avait transféré cet excédent sur le compte de la CEE avant le 15 mars 2015. Cette somme apparaîtra sur le compte TIR de la CEE pour pouvoir être pris en considération pour le prochain exercice budgétaire.

48. Le Comité a en outre rappelé qu'à sa cinquante-neuvième session, il avait provisoirement approuvé la demande du secrétariat visant à autoriser l'IRU, à titre exceptionnel, à transférer des fonds supplémentaires au Fonds d'affectation spéciale TIR pour couvrir les dépenses liées à l'engagement d'un spécialiste des technologies de l'information et à l'achat de matériel dans le cadre du projet eTIR (projet pilote commun CEE/IRU), sous réserve de la confirmation du montant exact du transfert (voir ECE/TRANS/WP.30/AC.2/121, par. 23).

49. Le Comité a pris note que, suite à la signature du Mémoire d'accord entre la CEE et l'IRU, le 24 mars 2015<sup>3</sup>, et suite à des modifications des instructions administratives, les fonds avaient été placés sur un fonds d'affectation spéciale distinct, réservé aux activités du projet pilote eTIR de la CEE et de l'IRU. Comme indiqué dans le Mémoire, le montant total transféré s'élève à 290 000 dollars des États-Unis d'Amérique.

## **VI. Commentaires adoptés par le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports et la Commission de contrôle TIR (point 5 de l'ordre du jour)**

50. Le Comité a examiné le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/16 et son Corr.1, qui propose d'autres solutions que les escortes pour assurer la sécurité des marchandises transportées, document qui a été établi par la TIRExB. Le représentant de la Fédération de Russie a informé le Comité que, de son point de vue, l'idée selon laquelle les autorités douanières pourraient utiliser le GPS à la place d'une escorte n'était pas bonne étant donné que ce système ne permet pas de détecter une modification non autorisée du véhicule pendant le voyage. C'est pour cette raison que sa délégation ne peut souscrire à la proposition visant à modifier l'observation relative à l'article 23. Le Comité a décidé de réexaminer cette question à sa prochaine session.

## **VII. Bonnes pratiques (point 6 de l'ordre du jour)**

### **Recours à des sous-traitants**

51. Cette question n'a pas été examinée à cause du manque de temps.

## **VIII. Questions diverses (point 7 de l'ordre du jour)**

### **A. Rapport de la troisième réunion du groupe informel de pays constitué en vue d'examiner en détail les différents aspects liés à l'accroissement du nombre de membres et à une représentation géographique plus large de la TIRExB**

52. Cette question n'a pas été examinée en raison du manque de temps.

### **B. Date de la prochaine session**

53. Le secrétariat de la CEE a pris les dispositions nécessaires pour que la soixante-deuxième session du Comité se tienne le 8 octobre 2015. Le Comité a confirmé cette date.

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

54. Le Comité a décidé qu'il n'y avait pas lieu d'appliquer des restrictions à la distribution des documents publiés pour la présente session.

<sup>3</sup> [www.unece.org/fileadmin/DAM/MOU/60\\_MoU\\_between\\_UNECE\\_and\\_IRU\\_International\\_Road\\_Transport\\_Union\\_\\_24-03-2015.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/MOU/60_MoU_between_UNECE_and_IRU_International_Road_Transport_Union__24-03-2015.pdf).

#### **D. Hommage à M. G. H. Bauer**

55. Le Comité a pris note que M. G. H. Bauer (Suisse) qui, depuis 1989, représentait son pays dans les organes directeurs TIR et qui avait entre autres exercé les fonctions de président du Comité et de membre de la TIRExB, ne participerait plus aux sessions. Le Comité a remercié M. Bauer de ses nombreuses contributions et d'avoir fait profiter de sa longue expérience et de ses connaissances les nombreux collègues qui ont eu le plaisir de le rencontrer au fil des années.

#### **IX. Adoption du rapport (point 8 de l'ordre du jour)**

56. Conformément à l'article 7 de l'annexe 8 de la Convention, le Comité a adopté le rapport de sa soixantième session, sur la base d'un projet établi par le secrétariat de la CEE. À cette occasion, les délégations francophone et russophone ont déploré que le rapport ne soit pas disponible dans les trois langues officielles.

## Annexe I

### Amendements juridiques au texte de la Convention

#### Annexe 6, nouvelle note explicative 0.42 bis

*Ajouter* une note explicative de l'article 42 bis, libellée comme suit :

« 0.42 bis À l'article 42 bis, l'adverbe « immédiatement » signifie que toute mesure prise au niveau national qui serait susceptible d'influer sur l'application de la Convention et/ou le fonctionnement du régime TIR doit être communiquée par écrit dès que possible, et en tout cas avant son entrée en vigueur, à la Commission de contrôle TIR, afin de permettre à celle-ci de s'acquitter pleinement de sa fonction de contrôle et de vérifier que ladite mesure est conforme aux dispositions de la Convention, en vertu de l'article 42 bis et de son mandat tel qu'énoncé à l'annexe 8 de la Convention TIR. ».

## Annexe II

### **Déclaration commune sur l'informatisation du régime TIR**

#### **Approuvée à Genève le 11 juin 2015**

Nous, *représentants des Parties contractantes à la session du Comité de gestion de la Convention TIR de 1975*, le 11 juin 2015,

*Reconnaissant* l'importance de la mondialisation économique et le rôle des transports et de la facilitation du passage des frontières, condition *sine qua non* d'une plus grande efficacité du commerce international et d'une meilleure compétitivité,

*Ayant à l'esprit* la nécessité absolue d'un fonctionnement moderne, efficace et coordonné tant des opérations douanières que des activités de transport aux postes frontière,

*Conscients* qu'il faut contribuer à faciliter les transports et le passage des frontières en améliorant encore le cadre juridique offert par la Convention TIR,

*Prenant note* de la décision prise en février 2014 par le Comité des transports intérieurs de la CEE d'engager instamment les Parties contractantes à la Convention TIR à redoubler d'efforts pour mener à bien et lancer l'informatisation du régime TIR,

*Nous félicitant* des progrès accomplis en vue de la mise au point définitive du modèle de référence électronique TIR (e-TIR),

*Ayant à l'esprit* la nécessité d'élaborer un cadre juridique approprié qui permettra au régime TIR de fonctionner aussi par voie électronique,

*Résolus* à continuer de faciliter le commerce et les transports légitimes ainsi qu'à protéger les recettes publiques,

*Soulignant* l'importance d'un échange systématique d'informations par voie électronique entre les administrations douanières pour améliorer encore la gestion et la maîtrise des risques,

*Tenant compte* de la nécessité de permettre une mise en place étape par étape d'un régime TIR informatisé,

*Convaincus* que l'informatisation contribuera non seulement à améliorer le système TIR, mais aussi à l'étendre au-delà de ses frontières actuelles,

*Constatant* que, à une époque où les administrations ont déjà informatisé toutes leurs procédures douanières ou sont en passe de le faire, la Convention TIR deviendrait encore plus intéressante si elle était informatisée,

1. *Invitons* toutes les Parties contractantes à la Convention TIR de 1975 à appuyer l'informatisation du système TIR par les moyens suivants :

a) En contribuant de manière constructive à l'élaboration d'un cadre juridique permettant la mise en œuvre progressive d'un régime TIR informatisé;

b) En tenant compte du modèle de référence e-TIR et de l'ensemble des normes internationales pertinentes lorsqu'elles informatisent la gestion des opérations TIR au niveau national;

c) En œuvrant activement à l'achèvement et à la mise en œuvre du projet e-TIR au moyen d'une approche intégrée tenant compte de tous les aspects techniques, juridiques, administratifs et financiers, et permettant, ainsi, de concrétiser les avantages d'un régime TIR informatisé;

d) En fournissant, dans la mesure du possible, un appui aux Parties contractantes désireuses de procéder à l'informatisation, sous la forme d'un échange d'informations et de savoir-faire technique;

2. *Invitons* les autres États Membres de l'Organisation des Nations Unies à adhérer à la Convention TIR, à la mettre en œuvre et à soutenir ainsi la facilitation du transit douanier, en faisant en sorte que la Convention TIR reste un outil efficace et rationnel de facilitation des transports et du passage des frontières.

## Annexe III

### **Introduction d'un système de codes pour porter les annotations de défauts dans le certificat d'agrément**

#### **Recommandation adoptée par le Comité de gestion de la Convention TIR de 1975, le 11 juin 2015**

*Le Comité de gestion,*

*Soulignant* la nécessité d'harmoniser et de normaliser l'application des dispositions de la Convention TIR,

*Convaincu* que l'introduction d'un système de codes faciliterait et normaliserait les informations concernant les défauts des compartiments de chargement des véhicules TIR agréés qui sont fournies aux transporteurs, aux autorités douanières, aux différentes Parties contractantes et aux autres organismes intervenant dans le système TIR,

*Reconnaissant* qu'il importe de présenter une description claire et sans ambiguïté des défauts constatés sur les compartiments de chargement des véhicules TIR agréés,

*Conscient* que, souvent, l'annotation d'un défaut est illisible, en raison de l'écriture manuscrite, de la langue nationale utilisée ou des mentions portées par les autorités douanières dans la rubrique n° 10 du certificat d'agrément, et qu'elle est donc de peu d'utilité pour les autorités chargées d'approuver la réparation de ce défaut,

1) *Décide* de recommander aux autorités compétentes de compléter les annotations écrites à la main par un système de codes qui indiquerait l'emplacement et le type de défaut sur le certificat d'agrément;

2) *Engage instamment* les autorités compétentes à promouvoir l'application de la présente Recommandation et à vérifier, dans la mesure du possible, que les codes inscrits dans la rubrique n° 10 du certificat d'agrément correspondent aux codes de la présente Recommandation.

L'absence de code dans la rubrique n° 10 du certificat d'agrément ne doit pas constituer un obstacle à l'acceptation d'un certificat d'agrément, pour autant que les dispositions de l'annexe 3 soient respectées.

On examinera l'application pratique de la présente recommandation [deux] ans après la date de son entrée en vigueur, pour vérifier qu'elle permet d'atteindre ses objectifs.

La présente Recommandation entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 2015.

### **Système de codes à utiliser pour porter les annotations de défauts sur le certificat d'agrément**

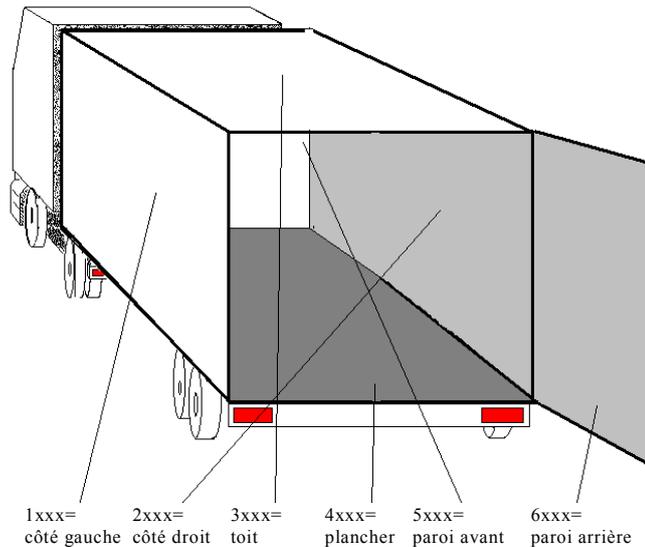
Le système uniforme à mettre en œuvre est un code à quatre (4) chiffres.

Le compartiment de chargement est divisé en six parties : côté gauche, côté droit, plancher, toit, paroi avant et paroi arrière. Il est aussi divisé en trois sections sur sa longueur (dans le sens du mouvement) : avant, centre, arrière. Il n'est pas nécessaire de diviser la paroi avant et la paroi arrière en parties séparées car la zone à examiner est très petite.

## A. Premier chiffre

Le premier chiffre indique la partie concernée du compartiment de chargement :

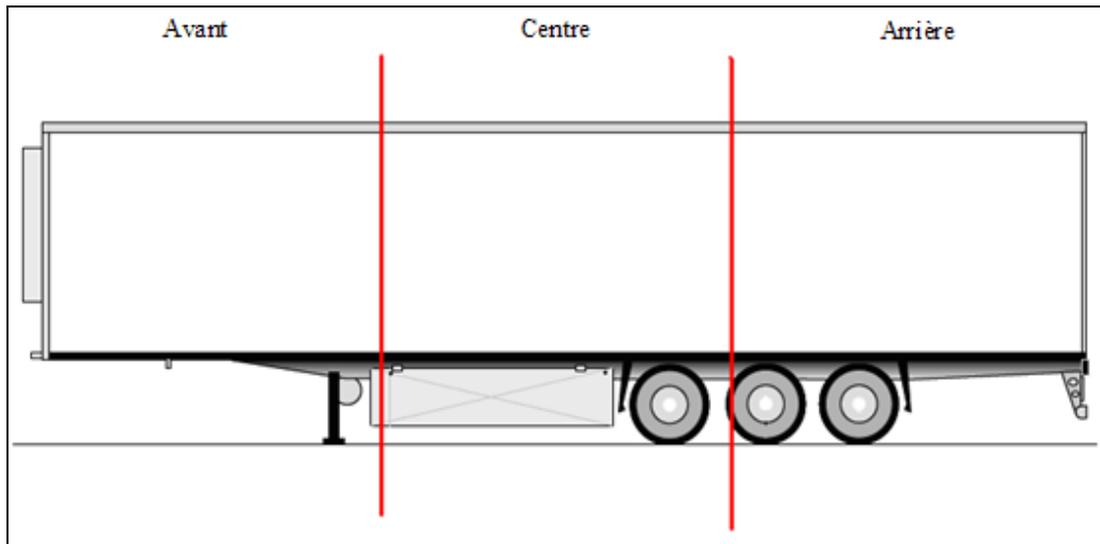
- 1xxx Côté gauche (vu de l'arrière du véhicule);
- 2xxx Côté droit (vu de l'arrière du véhicule);
- 3xxx Toit;
- 4xxx Plancher;
- 5xxx Paroi avant;
- 6xxx Paroi arrière;
- 7xxx Le défaut concerne l'ensemble du compartiment de chargement;
- 8xxx Le défaut concerne le lien de scellement TIR;
- 9xxx Problèmes concernant le certificat d'agrément;
- 0xxx Autres défauts.



## B. Deuxième chiffre

Le deuxième chiffre indique la section concernée dans le sens de la longueur :

- x0xx Sans objet (par exemple, problèmes concernant le certificat d'agrément);
- x1xx Avant (par exemple, 11xx = côté gauche, avant);
- x2xx Centre;
- x3xx Arrière;
- x4xx La totalité de la surface est concernée.



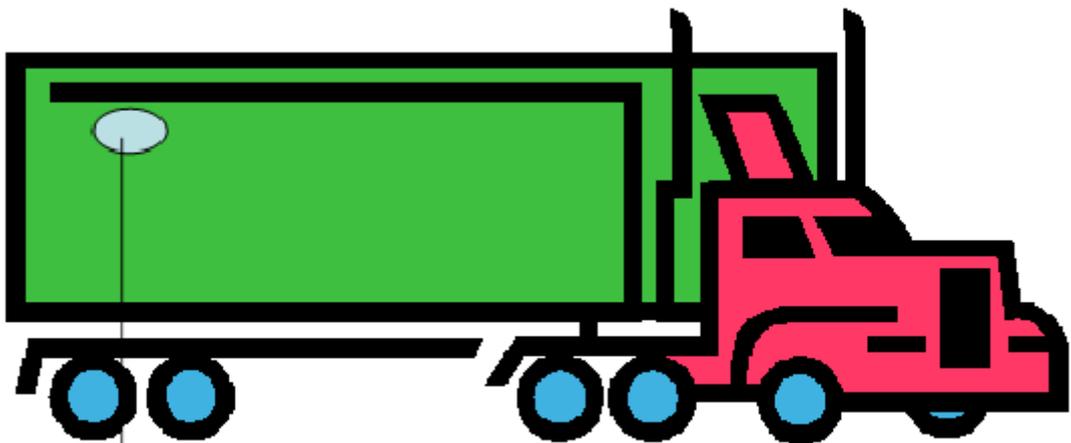
### C. Deux derniers chiffres

Les deux derniers chiffres indiquent la nature du défaut. Les défauts suivants sont les plus couramment décelés dans la pratique :

1. Défauts concernant le plancher
  - 11 Le plancher n'est pas fixé depuis l'intérieur;
  - 12 Le plancher n'est pas fixé au moyen de vis autotaraudeuses ou de rivets autoperçants;
  - 13 Ouverture entre les lames du plancher;
  - 19 Autres défauts.
2. Défauts concernant les portes et autres systèmes de fermeture (par exemple robinets d'arrêt, trappes de visite, brides, etc.)
  - 21 Fixation de la charnière insuffisante ou à vérifier;
  - 22 Dispositif de verrouillage insuffisant ou à vérifier;
  - 23 Le dispositif permettant l'apposition des scelllements douaniers est mal fixé ou permet l'ouverture de la porte sans rupture du scellement;
  - 24 Courbure ou froissement créant une ouverture;
  - 25 Charnières endommagées/brisées/arrachées;
  - 26 Les portes ou autres systèmes de fermeture ne sont pas de la bonne taille;
  - 29 Autres défauts.
3. Défauts concernant les véhicules à parois rigides, les citernes ... (réservoir métallique)
  - 31 Les parties sont assemblées ni au moyen de vis autotaraudeuses, ni de rivets autoperçants, ni par soudure;
  - 32 Dispositifs d'assemblage brisés;

- 33 Courbure ou froissement du réservoir créant une ouverture;
- 34 Trou;
- 39 Autres défauts.
- 4. Défauts concernant les compartiments de chargement équipés de bâches
- 41 Anneau de fixation/œillet/en métal absent ou défectueux;
- 42 Modèle d'œillet inadapté;
- 43 Réparation mal effectuée (coutures trop petites, utilisation d'un matériau inadapté,...);
- 44 Chevauchement insuffisant des bâches;
- 45 Déchirure/trou dans la bâche;
- 46 Bâche en matériau inadapté;
- 49 Autres défauts.
- 5. Défauts concernant les véhicules à bâches coulissantes
- 51 Courbure des supports des bâches coulissantes pouvant créer des ouvertures;
- 52 Réparation des bâches coulissantes mal effectuée (coutures trop petites, utilisation d'un matériau inadapté,...);
- 53 Bâches coulissantes en matériau inadapté;
- 54 Déchirure/trou dans les bâches coulissantes;
- 55 Ouvertures horizontales de plus de 10 mm entre les bâches coulissantes et les parties solides;
- 59 Autres défauts.
- 6. Défauts concernant le toit ouvrant
- Réservé.
- 7. Défauts concernant les dispositifs de tension, les systèmes de verrouillage des bâches et les liens de fermeture des bâches
- 71 Dispositifs de tension inadaptés;
- 72 Liens de fermeture de bâches inadaptés;
- 73 Système de verrouillage des bâches inadapté;
- 74 Dispositifs de tension, systèmes de verrouillage des bâches et les liens de fermeture des bâches ne sont pas suffisamment fixés par le lien TIR;
- 75 Lanière manquante, lâche, défectueuse ou en matériau inadapté;
- 76 Autres défauts.
- 8. Défauts concernant le lien de scellement (lien TIR)
- 81 Lien de scellement défectueux (dans son ensemble);
- 82 Extrémité du lien de scellement défectueuse;
- 83 Lien de scellement en matériau inadapté (extensible);
- 84 Lien de scellement trop long;

- 85 Lien de scellement composé de deux morceaux (ou plus);
- 89 Autres défauts.
- 9. Défauts concernant le certificat d'agrément
- 91 Certificat d'agrément inutilisable (par exemple, le certificat est déchiré ou le texte ou les caractères imprimés ne sont pas lisibles);
- 92 Le certificat d'agrément est périmé;
- 93 Le véhicule ne peut être identifié d'après le certificat d'agrément (par exemple, les photos, la plaque d'immatriculation ou le numéro de châssis ne correspondent pas au véhicule en question);
- 99 Autres défauts.



2334 = Trou dans la paroi métallique d'une semi-remorque, à l'arrière, côté droit