



## Conseil économique et social

Distr. générale  
19 juillet 2011  
Français  
Original: anglais

### Commission économique pour l'Europe

#### Comité de gestion de la Convention TIR de 1975

##### Cinquante-deuxième session

Genève, 6 octobre 2011

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 quarante-quatrième session de la Commission de contrôle TIR

#### *Résumé*

Le présent document est soumis en application du paragraphe 4 de l'article 11 de l'annexe 8 de la Convention TIR de 1975, qui prévoit qu'au moins une fois par an ou à la demande du Comité de gestion, la Commission de contrôle TIR (TIRExB) fait rapport sur ses activités au Comité de gestion.

## I. Participation

1. La Commission de contrôle TIR (TIRExB) a tenu sa quarante-quatrième session le 27 septembre 2010 à Genève.
2. Les membres ci-après étaient présents: M. S. Baghirov (Azerbaïdjan), M<sup>me</sup> A. Dubielak (Pologne), M. H. Köseoğlu (Turquie), M. H. Lindström (Finlande), M. V. Luhovets (Ukraine), M. I. Makhovikov (Biélarus), M<sup>me</sup> H. Metaxa Mariatou (Grèce), M. V. Milošević (Serbie) et M<sup>me</sup> J. Popiolek (Commission européenne).
3. L'Union internationale des transports routiers (IRU) a participé à la session en qualité d'observateur; elle était représentée par M. Muratbek Azymbakiev.

## II. Adoption de l'ordre du jour

4. La Commission a adopté l'ordre du jour de sa session, établi par le secrétariat (document informel TIRExB/AGE/2010/44), après y avoir ajouté la question ci-après au

titre du point 8, «Questions diverses»: «Problèmes entre les autorités grecques et l'association nationale grecque».

### **III. Adoption du rapport de la quarante-troisième session de la Commission de contrôle TIR**

*Document:* document informel TIRExB/REP/2010/43draft.

5. La Commission a adopté le rapport de sa quarante-troisième session (document informel TIRExB/REP/2010/43draft), moyennant les modifications ci-après:

**Page 4, paragraphe 16, alinéa b, première ligne**

*Supprimer* «easily».

**Page 5, paragraphe 17, quatrième ligne**

*Supprimer* «, in general.».

### **IV. Bonnes pratiques concernant l'utilisation du carnet TIR**

*Document:* document informel n° 12 (2010).

6. À sa quarante-troisième session, la Commission avait confirmé que la règle 12 des Règles relatives à l'utilisation du carnet TIR était claire et dépourvue d'ambiguïtés et qu'elle devait par conséquent être appliquée sans exception. La Commission avait ensuite examiné ce qui devait être fait dans la pratique dans le cas où les instructions n'auraient pas été suivies. Après quelques débats préliminaires, la Commission avait invité ses membres à soumettre des observations ou des propositions sur la façon de procéder dans pareil cas pour examen à la prochaine session (TIRExB/REP/2010/43, par. 6 à 8).

7. La Commission a examiné le document informel n° 12 (2010), établi par le secrétariat à partir des contributions de certains membres. Ce document indiquait clairement que certains membres étaient favorables à une approche plus formaliste, fondée sur l'application des Règles relatives à l'utilisation du carnet TIR, tandis que d'autres préféraient une approche plus pratique fondée sur l'expérience rapportée par les agents des douanes. La Commission a constaté que l'une des principales raisons de cette divergence de vues pouvait tenir au fait que, bien que selon diverses règles concernant l'utilisation du carnet TIR, «tous» les volets devaient être complétés, signés ou timbrés, le nombre de volets que comportait un carnet TIR n'était nullement précisé dans la Convention TIR. C'était l'Union internationale des transports routiers (IRU) qui, au vu des besoins des transporteurs, avait pris l'initiative d'imprimer et de diffuser des carnets TIR comportant 4, 6, 14 ou 20 volets.

8. Consciente que dans la pratique le nombre de situations de ce type pouvait être restreint, la Commission a cependant estimé qu'il s'agissait là d'une question importante et qu'il était nécessaire de fournir aux agents des douanes et aux transporteurs des instructions claires sur la procédure à appliquer en cas d'utilisation d'un carnet TIR comportant un nombre de volets supérieur au nombre requis pour le transport TIR effectif. Ces instructions devaient notamment indiquer ce qui devait être fait des éventuelles pages vierges du carnet TIR. Elles devaient être fondées sur les dispositions de la Convention TIR, tout en étant claires et pratiques à mettre en œuvre.

9. La Commission a noté que l'IRU n'était pas en mesure de présenter ses conclusions sur la question ni sur la possibilité de diffuser des carnets TIR à 8 ou 10 volets.

10. La Commission a finalement décidé d'élaborer une recommandation à inclure dans le chapitre 7 du Manuel TIR. Le texte du projet de recommandation est le suivant:

«Remplissage du carnet TIR<sup>1</sup>

a) Il est recommandé aux titulaires de carnets TIR (ou à leurs représentants) de choisir un type de carnet (carnet à 4, 6, 14 ou 20 pages) en fonction des besoins liés au transport TIR pour lequel le carnet sera ouvert;

b) Il est recommandé aux titulaires de carnets TIR (ou à leurs représentants) de remplir autant de volets du carnet que possible, voire tous les volets, et d'indiquer une date et d'apposer leur signature aux rubriques 14 et 15, conformément à la règle 12 des Règles relatives à l'utilisation du carnet TIR;

c) Au dernier bureau de douane de départ, le douanier doit apposer sa signature et son timbre à la rubrique 17 de tous les volets qui ont précédemment été remplis par le titulaire (ou son représentant), conformément à la règle 7 des Règles relatives à l'utilisation du carnet TIR;

d) Le ou les volets restants du carnet TIR qui n'ont pas été remplis par le titulaire du carnet (ou son représentant) doivent être annulés par le douanier, au risque que le titulaire du carnet ne dispose pas d'un nombre suffisant de volets complétés, signés et timbrés dans ledit carnet pour achever le transport TIR pour lequel ce dernier a été ouvert.».

11. La Commission a approuvé le texte du projet de recommandation et a décidé de le communiquer au Comité de gestion de la Convention TIR (AC.2) pour adoption.

## V. État d'avancement du projet eTIR

12. La Commission a pris note des éléments nouveaux concernant le projet eTIR, notamment l'établissement réussi du réseau de points de contact eTIR, la participation active des autorités douanières néerlandaises à l'élaboration du chapitre 4 du modèle de référence eTIR et l'aimable proposition des autorités douanières turques de faire bénéficier le secrétariat TIR de leurs connaissances sur l'estimation des coûts de mise en place et d'administration du système international eTIR. La Commission a également pris note de la participation active du secrétariat aux travaux de l'équipe de projet chargée du modèle de données de l'OMD<sup>2</sup> et des modifications qui seront incorporées dans la version 3.1 de ce modèle pour tenir compte des prescriptions eTIR relatives aux données sur les scellés.

13. Répondant à des questions posées par la Commission, le secrétariat a confirmé que le projet eTIR ne concernait pas directement les systèmes douaniers nationaux, mais avait pour but de faciliter l'échange sécurisé de données entre ces systèmes par la mise en place d'une plate-forme centrale, à savoir le système international eTIR. Le projet n'avait pas non plus d'incidences sur la mise au point par le secteur privé d'outils informatiques tels que Real Time SafeTIR (RTS – transmission en temps réel des données SafeTIR) et TIR-EPD (TIR Electronic Pre-Declaration (prédéclaration électronique TIR), ces outils constituant néanmoins des contributions non négligeables à l'informatisation du régime TIR dans son ensemble.

## VI. Procédure à suivre avant une suspension de la garantie sur le territoire d'une Partie contractante

14. La Commission a regretté de ne pas pouvoir poursuivre ses débats en raison de l'absence d'une contribution écrite de l'IRU censée présenter le fonctionnement du système

<sup>1</sup> En cas d'utilisation consécutive de deux carnets TIR, se reporter au paragraphe 25 du présent chapitre.

<sup>2</sup> Organisation mondiale des douanes.

de garantie aux échelons national et international, les délais applicables et leur corrélation, ainsi que la question de la suspension de la garantie dans des circonstances exceptionnelles (notamment en cas de «force majeure»), que la Commission avait demandé à l'IRU à plusieurs reprises (TIRExB/REP/2010/43final, par. 14). L'IRU a expliqué qu'elle n'avait pas entièrement compris la demande et qu'elle avait ainsi préféré se limiter à un exposé introductif oral.

15. L'IRU a indiqué que, dans l'ensemble, les informations qu'elle avait communiquées par écrit en 1997 (TRANS/WP.30/R.195) et en 2004 (TRANS/WP.30/216, par. 53) au sujet du fonctionnement du système de garantie étaient toujours valables, car aucune modification importante n'avait été apportée à ce système depuis lors.

16. La Commission a réaffirmé sa volonté de collaborer avec l'IRU tout en engageant cette dernière à être plus active à l'avenir, non seulement lors des réunions, mais aussi en soumettant des contributions écrites substantielles, de façon à permettre à la Commission d'exécuter son mandat consistant à superviser l'application de la Convention, notamment le fonctionnement du système de garantie, comme cela est prévu à l'alinéa *a* de l'article 10 de l'annexe 8 de la Convention.

17. Répondant à la demande de l'IRU tendant à préciser les informations requises, la Commission a décidé de formuler celles-ci comme suit:

a) Fonctionnement du système de garantie aux échelons national et international: le fonctionnement du système est certes bien connu à l'échelon international (relations entre l'IRU et Zurich), mais il n'en va pas de même pour les relations entre l'IRU et les associations nationales ou entre ces dernières et l'assureur national. La situation des transporteurs est également méconnue. Bien que leur responsabilité semble couverte aux plans national (par l'intermédiaire de l'assureur national) et international (par l'intermédiaire de Zurich), ils ne semblent en aucun cas être considérés comme bénéficiaires d'un contrat d'assurance.

b) Suspension de la garantie dans des circonstances exceptionnelles: la Commission n'est pas tant intéressée par l'application du droit suisse par l'assureur international que par les conséquences de cette application sur l'interaction entre les associations nationales et les autorités nationales compétentes dans la mise à exécution d'une suspension à l'échelon national, notamment compte tenu des dispositions de l'alinéa *v*) du paragraphe *f*) de l'article 1 de la première partie de l'annexe 9 de l'accord écrit entre les autorités douanières et les associations nationales. En outre, la Commission souhaiterait en savoir plus sur la procédure suivie entre l'assureur international, l'IRU et les associations nationales durant la période précédant une décision de suspension de la garantie dans un pays donné.

c) Considérations de l'IRU relatives aux questions particulières soulevées dans la partie (IV) du document informel n° 1 (2010).

18. La Commission a rappelé qu'elle avait commencé à étudier la question en 2008, au cours de son précédent mandat. Elle a regretté de ne pas avoir accompli davantage de progrès dans l'établissement d'une procédure bien définie, tout en soulignant la complexité de cette question, en particulier l'analyse du fonctionnement du système de garantie, et la nécessité d'une collaboration active de la part de l'IRU. La Commission a dit qu'elle s'attendait à recevoir en vue de sa prochaine session une contribution écrite de l'IRU contenant des réponses détaillées aux questions ci-dessus et, dans la mesure du possible, des informations complémentaires pertinentes.

## VII. Agrément d'un type particulier de véhicule routier

19. Le secrétariat a informé la Commission qu'en réponse à sa demande, il avait écrit aux autorités douanières estoniennes et allemandes pour leur faire part des considérations de la Commission relatives aux véhicules dont le plancher comporte des gouttières pour faciliter et rendre plus sûr le transport de bobines de tôle. Les autorités respectives avaient informé le secrétariat qu'elles étudiaient la meilleure façon de donner suite à ces considérations et indiqué qu'elles pourraient reprendre contact avec la Commission ultérieurement en vue de consultations supplémentaires.

20. Le secrétariat a informé la Commission qu'il avait pris contact avec le Comité de liaison de la construction de carrosseries et de remorques, lequel avait confirmé être disposé à venir en aide à la Commission dans le cadre de l'examen de questions techniques, sous la forme de consultations avec des spécialistes ou de l'organisation de séminaires techniques.

## VIII. Invalidation des carnets TIR délivrés à des titulaires exclus

*Documents:* documents informels n<sup>os</sup> 14 (2010) et 15 (2010).

21. La Commission a examiné le document informel n<sup>o</sup> 14 (2010), communiqué par l'IRU, contenant des précisions complémentaires sur l'invalidation par les associations nationales des carnets TIR délivrés à des titulaires exclus. Elle a également pris note du document informel n<sup>o</sup> 15 (2010), établi par le secrétariat, reproduisant le document TRANS/WP.30/AC.2/2004/7 qui clarifie la terminologie employée dans la Banque de données internationale TIR (ITDB).

22. Comme suite à la contribution de l'IRU, la Commission a confirmé que les associations nationales étaient en droit de ne pas délivrer de carnets TIR aux titulaires de carnets à titre temporaire ou permanent (voir les dispositions du paragraphe 6 de la deuxième partie de l'annexe 9 de la Convention). Ce droit ne doit toutefois pas être confondu avec la pratique actuelle des associations nationales qui consiste à invalider des carnets TIR qu'elles ont elles-mêmes délivrés à des titulaires autorisés conformément aux règles (internes) et règlements applicables. La Commission a réaffirmé sa volonté d'apporter une aide aux associations nationales dans leurs efforts de limitation des risques inhérents au système de garantie tout en rappelant qu'à son avis, en l'absence d'un mécanisme reconnu à l'échelon international, la chaîne de garantie devait accepter que tous les carnets TIR présentés au bureau de douane de départ avant le dernier jour de validité étaient valables, conformément aux dispositions de l'article 9 de la Convention, pour autant que le bureau de douane de départ ne dispose pas de données indiquant le contraire. La Commission a rappelé que la question serait réglée avec la mise en place du système international eTIR, lequel permettrait entre autres de centraliser la gestion par les douanes des données sur les garanties.

23. Afin de progresser dans l'examen de la question, la Commission a décidé de se concentrer sur les considérations suivantes:

a) La terminologie: étude de la corrélation entre la suspension temporaire ou permanente (suppression) de l'accès des titulaires de carnets TIR à ces carnets par les associations d'une part et l'annulation temporaire ou permanente de l'autorisation d'accès au régime TIR par les autorités compétentes d'autre part. Le droit qu'ont les associations de ne pas délivrer de carnets TIR n'est pas contesté, mais le fait que ce droit soit exercé afin d'invalider des carnets délivrés à des titulaires autorisés pour des raisons qui relèvent de la compétence des douanes mérite d'être examiné de façon plus approfondie.

b) Le renforcement de la coopération entre les associations nationales et les autorités douanières en vue de l'établissement d'un mécanisme international reconnu

donnant accès aux données sur les carnets TIR couverts par une garantie valable. Les autorités douanières sont conscientes du fait que l'invalidation de carnets TIR par les associations nationales peut contribuer de façon non négligeable à la stabilité du régime TIR. Néanmoins, la chaîne de garantie doit se tenir au fait que dès lors que le bureau de douane de départ a accepté un carnet TIR le dernier jour de sa validité ou avant cette date, ce carnet demeure valable jusqu'à l'achèvement de l'opération TIR au bureau de douane de destination, conformément aux dispositions du paragraphe 3 de l'article 9 de la Convention.

c) Le conflit entre la règle selon laquelle les carnets TIR ne devraient être délivrés qu'aux seuls titulaires de carnets autorisés et la pratique commerciale selon laquelle les carnets TIR sont délivrés par lots aux titulaires, ce qui leur laisse la possibilité de disposer d'un certain nombre de carnets non utilisés au moment de la suspension temporaire ou permanente de leur accès aux carnets par l'association nationale. Bien que cette pratique soit tout à fait compréhensible, il n'est pas acceptable que les autorités douanières aient à en supporter les conséquences dans les cas où l'information relative à l'invalidation des carnets concernés n'est pas parvenue en temps utile aux douaniers responsables.

24. La Commission a décidé de reprendre l'examen de ces questions à sa prochaine session.

## **IX. Problèmes rencontrés par les titulaires de carnets TIR**

### **Problèmes rencontrés par les titulaires étrangers de carnets TIR sur le territoire de la Fédération de Russie**

*Document:* document informel n° 16 (2010).

25. La Commission a pris note du document informel n° 16 (2010) dans lequel les autorités douanières russes avaient informé le Secrétaire TIR que le cercle des parties autorisées à organiser des escortes douanières avait été élargi afin de comprendre également des organismes autres que les douanes et que, par conséquent, la nécessité d'effectuer des transports sous escorte ne serait bientôt plus un inconvénient majeur pour les transporteurs. Divers membres de la Commission ont confirmé que le nombre de plaintes avait récemment diminué, tout en faisant observer que cette diminution leur paraissait plus vraisemblablement due au fait que les autorités douanières semblaient dernièrement s'intéresser davantage aux questions relatives à l'établissement de l'Union douanière avec le Bélarus et le Kazakhstan qu'à la question des escortes.

26. Le secrétariat a informé la Commission que les règlements d'application de la Convention TIR sur le territoire de la nouvelle Union douanière n'avaient pas encore été établis sous leur forme définitive. Les problèmes avec les autorités douanières signalés récemment semblaient ainsi relever davantage de l'application du droit national russe que de l'établissement de la nouvelle Union. À ce sujet, l'IRU a signalé l'obligation d'indiquer dans le carnet TIR les six chiffres, voire parfois les huit chiffres, du code du Système harmonisé, la soumission du carnet sous forme électronique ou le refus d'ouvrir un carnet entre des ports de la Fédération de Russie et d'autres États membres de l'Union. Le secrétariat a invité l'IRU à soulever ces questions à la prochaine session du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30).

## **X. Cours en ligne sur la Convention TIR mis au point par l'Organisation mondiale des douanes**

*Document:* document informel n° 17 (2010).

27. Le secrétariat a présenté le document informel n° 17 (2010) dans lequel figuraient les contributions de certains membres de la Commission relatives au cours en ligne sur la Convention TIR que l'Organisation mondiale des douanes (OMD) avait mis au point avec la collaboration de l'IRU. La Commission a accueilli ce document avec intérêt, mais n'a pas pu examiner en détail toutes les observations faute de temps. Afin d'accélérer l'examen, elle a décidé de communiquer au secrétariat des propositions concrètes de modification du document au plus tard le 15 novembre 2010. Les membres de la Commission ont été invités, dans la mesure du possible, à reformuler leurs observations de façon à présenter des instructions claires sur la façon d'améliorer le cours pour les douaniers, tout en veillant à respecter les principes et les termes de la Convention TIR. Ils ont en outre été invités à faire part de leurs vues dans le cas où des modules complémentaires seraient incorporés.

## **XI. Auto-évaluation**

*Document:* document informel n° 18 (2010).

28. La Commission a examiné le document informel n° 18 (2010), établi par le secrétariat, contenant une évaluation préliminaire de ses réalisations au cours de la période 2009-2010 compte tenu de ses obligations en vertu de la Convention TIR. Elle n'a pas pu étudier ce document en détail en raison du manque de temps, mais elle a approuvé l'approche choisie et a prié le secrétariat d'établir le document sous sa forme définitive pour examen et éventuelle adoption à sa prochaine session. Les membres de la Commission sont convenus que le document devrait être complété par les évaluations personnelles de certains d'entre eux.

## **XII. Projet de budget et plan des dépenses de la Commission de contrôle TIR et du secrétariat TIR pour l'année 2011**

*Documents:* ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2010/10, ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2010/11 et ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2010/12.

29. La Commission a pris note d'une lettre du Secrétaire général de l'IRU, datée du 14 septembre 2010, indiquant que l'IRU avait l'intention de distribuer 2,8 millions de carnets TIR en 2011 et que, d'après ses propres calculs, un montant de 0,3425 dollar des États-Unis d'Amérique par carnet devrait être prélevé pour couvrir le montant supplémentaire de dépenses de 959 000 dollars des États-Unis aux fins du fonctionnement de la Commission et du secrétariat TIR en 2011. La Commission a approuvé le projet de budget et le plan de dépenses pour son fonctionnement et celui du secrétariat TIR en 2011, tels qu'ils étaient présentés dans le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2010/12.

## **XIII. Activités du secrétariat TIR**

### **A. Gestion de la Banque de données internationale TIR (ITDB) et de projets informatiques par le secrétariat**

30. La Commission a été informée par le secrétariat de l'état d'avancement de la communication des données à la Banque de données internationale TIR (ITDB) et des progrès accomplis dans la mise au point du système ITDB Online+. Le secrétariat avait

mené à bien un projet pilote, avec l'aimable collaboration des autorités douanières italiennes et de l'Union des chambres de commerce italiennes (UNIONCAMERE). La prochaine étape consistait à demander à une société extérieure de vérifier le système sur le plan de la sécurité avant de le mettre en service officiellement dans les mois à venir.

## **B. Séminaires de formation TIR**

31. La Commission a été informée que le secrétariat préparait un séminaire TIR pour la région des Balkans, lequel comprendrait un module technique consacré en particulier à l'agrément et au contrôle techniques des véhicules TIR.

## **XIV. Questions diverses**

### **Problèmes entre les autorités grecques et l'association nationale grecque**

32. L'IRU a informé la Commission de problèmes entre les autorités grecques et l'association nationale grecque (OFAE), qui étaient principalement de nature financière, mais qui avaient également un rapport avec la mise en œuvre de la prédéclaration électronique TIR en Grèce et avec la traduction en grec du Manuel TIR. M<sup>me</sup> Metaxa Mariatou (Grèce) a informé la Commission que la Convention TIR avait été traduite en grec et publiée en tant que document officiel de l'Union européenne (sous la cote OJ L 165/2009). S'agissant des considérations financières, elle a indiqué que les relations financières entre les autorités douanières et l'OFAE avaient été établies de nombreuses années auparavant et avaient jusqu'à ce jour donné satisfaction aux deux parties. L'OFAE n'avait que récemment commencé à se plaindre de contraintes dans ces relations. Les autorités grecques demeuraient résolues à examiner les problèmes et à rechercher des solutions avec la collaboration de l'OFAE. M<sup>me</sup> Metaxa Mariatou a en outre souligné que chaque Partie contractante était libre de négocier les modalités d'application de la première partie de l'annexe 9 de la Convention à l'échelon national, conformément à la législation nationale applicable.

33. La Commission a pris note de ces informations et a invité l'IRU à établir un document sur la question pour examen à sa prochaine session.

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

34. La Commission a décidé que les documents ci-après, publiés pour la quarante-quatrième session, devaient faire l'objet d'une distribution restreinte: documents informels n<sup>os</sup> 12A, 17 et 18 (2010).

## **XVI. Date et lieu de la prochaine session**

35. La Commission a décidé de tenir sa quarante-cinquième session le lundi 31 janvier 2011 à Genève, parallèlement à la cent vingt-septième session du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) et à la cinquante et unième session du Comité de gestion de la Convention TIR (AC.2).