



Conseil économique et social

Distr. générale
25 août 2014
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité de gestion de la Convention TIR de 1975

Cinquante-neuvième session

Genève, 8 octobre 2014

Point 4 a) i) de l'ordre du jour provisoire

Activités et administration de la Commission de contrôle TIR:

Activités de la Commission de contrôle –

Rapport du Président de la Commission de contrôle TIR

Rapport de la cinquante-sixième session de la Commission de contrôle TIR (TIRExB)

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 cinquante-sixième session les 3 et 4 décembre 2013 à Rome.
2. Les membres ci-après étaient présents: M. M. Ciampi (Italie), M^{me} D. Dirlik (Turquie), M^{me} A. Dubielak (Pologne), M^{me} L. Jelinkova (Commission européenne), M. H. Lindström (Finlande), M. I. Makhovikov (Biélorus), M. V. Milošević (Serbie) et M. S. Somka (Ukraine).
3. M. K. Syaskov (Fédération de Russie) a été excusé.
4. L'Union internationale des transports routiers (IRU) a participé à la session en qualité d'observateur; elle était représentée par M. M. Retelski.

II. Déclaration liminaire au nom de l'administration douanière italienne

5. Au nom de l'administration douanière italienne, la Directrice interrégionale pour le Latium et les Abruzzes, M^{me} Roberta de Robertis, a souhaité la bienvenue à la TIRExB, réunie pour sa cinquante-sixième session en un lieu spectaculaire, le Palais Sforza. Évoquant les moments difficiles traversés par le système TIR, elle a souhaité plein succès à la Commission lors de cette importante session.

III. Adoption de l'ordre du jour (point I de l'ordre du jour)

Document: Document informel TIRExB/AGE/2013/56.

6. La TIRExB a adopté l'ordre du jour de la session tel qu'il figure dans le document informel TIRExB/AGE/2013/56 sans rien y ajouter.

IV. Adoption des rapports des cinquante-quatrième et cinquante-cinquième sessions de la TIRExB (point II de l'ordre du jour)

Documents: Document informel TIRExB/REP/2013/54/amended draft et document informel TIRExB/REP/55draft with comments.

7. La Commission a examiné en détail le document informel TIRExB/REP/2013/54/amended draft, dans lequel figure le projet de rapport de la TIRExB sur sa cinquante-quatrième session, avec les observations de M. Syaskov (Fédération de Russie) formulées à la cinquante-cinquième session, et les réactions d'autres membres de la Commission de contrôle.

8. La Commission de contrôle a accepté les observations de M. Syaskov, quand il lui a semblé que la déclaration avait effectivement été faite ou qu'elle visait à clarifier la formulation. Elle a par ailleurs estimé que, même si ses rapports font parfois état des opinions de certains membres de la TIRExB sur les points à l'ordre du jour, ses conclusions doivent refléter la position du plus grand nombre, à moins que cela ne soit clairement indiqué. C'est pourquoi la TIRExB ne pouvait accepter la proposition de M. Syaskov tendant à remplacer systématiquement de «la TIRExB» par une formule telle que «la

majorité des membres de la TIRExB» ou «la TIRExB, à l'exception du membre de la Fédération de Russie,» etc. À titre de compromis, la Commission a accepté d'ajouter au rapport¹ un nouveau paragraphe 31, libellé comme suit:

«31. M. Syaskov (Fédération de Russie) a émis des réserves concernant certaines parties du rapport ainsi que les conclusions et recommandations.».

9. Ces modifications apportées, la Commission de contrôle a formellement adopté le rapport de sa cinquante-quatrième session.

10. La TIRExB a adopté le projet de rapport de sa cinquante-cinquième session (document informel TIRExB/REP/2013/55draft with comments), sous réserve des modifications suivantes:

Page 7, paragraphe 33, ligne 5

Après «that» supprimer «in the view of Belarus»

Page 7, paragraphe 33, ligne 8

Après «escort.» supprimer «In general, Belarus customs authorities advocate the introduction of a flexible guarantee system in the TIR Convention.».

11. M. Makhovikov (Bélarus) a rappelé à la Commission que, n'ayant pas participé à la cinquante-quatrième session, il n'était pas en mesure de confirmer ou d'infirmer le point de vue de la TIRExB, tel qu'il figure au paragraphe 14 du rapport de la cinquante-cinquième session.

V. Règlement des différends entre les Parties contractantes, les associations, les compagnies d'assurances et les organisations internationales (point III de l'ordre du jour)

Décision du Service fédéral des douanes de la Fédération de Russie ayant une incidence sur le fonctionnement du régime TIR

Suite donnée à la cinquante-cinquième session

12. La TIRExB a examiné l'évolution de la situation dans la Fédération de Russie depuis sa dernière réunion en octobre 2013 à Genève. Le 14 octobre 2013, la Cour suprême d'arbitrage de la Fédération de Russie a déclaré nulle et non avenue la décision prise par le Service fédéral des douanes (SFD) de ne pas accepter la garantie TIR. En réponse, le SFD a annulé sa décision mais en a immédiatement publié une nouvelle sous une cote différente, le contenu étant identique, et les mêmes directions des douanes refusant donc toujours les garanties TIR. Depuis lors, la mesure a même été étendue: à la fin de novembre 2013, elle était applicable à la totalité du territoire russe, à l'exception des directions des douanes du Nord-Ouest du pays qui sont frontalières de la Finlande et de la Norvège.

13. Le 29 novembre 2013, le SFD a officiellement notifié à l'Association des transporteurs routiers internationaux (ASMAR) la prorogation jusqu'au 1^{er} juillet 2014 de l'accord SFD-ASMAR, ce qui supposait que les garanties fournies par l'ASMAR dans le cadre de la Convention TIR resteraient valables sur le territoire russe. Or, au moment où s'est tenue la réunion de la TIRExB les 3 et 4 décembre 2013, il est apparu que les mesures

¹ Le rapport est reproduit *in extenso* dans le document informel TIRExB/REP/2013/54final et dans le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2014/2.

prises par le SFD étaient toujours pleinement en vigueur et avaient même été étendues à la direction des douanes de Kaliningrad.

14. La TIRExB a dit regretter d'avoir été obligée une fois de plus d'être mise au courant de la situation par des informations circulant sur le Net ou dans la presse internationale. À ce jour, le SFD n'a jamais transmis de renseignements officiels à la TIRExB pour lui faire connaître son point de vue sur la situation ou sur les questions pertinentes en jeu.

15. Selon les dernières informations disponibles, il semble que, pour l'instant, les conséquences de la décision du SFD aient principalement affecté les importations. En outre, la Commission de contrôle a été informée qu'un chauffeur routier dispensait les transporteurs russes de fournir une garantie, en application d'une procédure nationale de transit. Sur la base des renseignements limités dont elle dispose, la TIRExB a déterminé que l'application du régime TIR dans la Fédération de Russie semblait avoir entraîné des pratiques discriminatoires, en particulier à l'égard d'étrangers titulaires de carnets TIR.

16. Pour clore ce sujet, la TIRExB a décidé de publier une déclaration, jointe en annexe au présent rapport.

17. Selon M. Makhovikov (Biélarus), la question de l'application du régime TIR dans la Fédération de Russie a déjà été traitée en détail aux cinquante-quatrième et cinquante-cinquième sessions de la TIRExB, à la cinquante-sixième session du Comité de gestion de la Convention TIR (AC.2), ainsi qu'à la cent trente-cinquième session du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30), des conclusions ont été tirées et des décisions prises. Il n'était donc pas nécessaire, à son sens, que la TIRExB arrête de nouvelles conclusions ou publie une déclaration. Il a invité la Commission à continuer de surveiller et d'analyser la situation dans la Fédération de Russie afin de faire rapport au Comité de gestion, qui devrait prendre les décisions appropriées.

18. Enfin, la TIRExB a de nouveau demandé au SFD qu'il lui communique tout renseignement pertinent pour qu'elle puisse, conformément à l'article 42 *bis*, examiner les mesures prises afin de vérifier si elles sont conformes aux dispositions de la Convention TIR. Pour sa prochaine session, la TIRExB a demandé au secrétariat d'établir, en collaboration avec l'IRU, un document évaluant l'application du régime TIR, y compris les écarts éventuels dans le traitement réservé aux titulaires de carnets TIR selon qu'ils sont nationaux ou étrangers sur le territoire russe.

VI. Procédures à suivre pour communiquer des mesures ayant une incidence sur le fonctionnement du régime TIR (point IV de l'ordre du jour)

Document: Document informel n° 23/Rev.1 (2013).

19. La TIRExB a examiné le document informel n° 23/Rev.1 (2013), qui contient une proposition visant à clarifier l'emploi du terme «immédiatement» à l'article 42 *bis* au moyen d'une note explicative, ainsi qu'une proposition tendant à introduire de nouveaux principes directeurs ou un exemple de bonnes pratiques pour la communication et la mise en place de nouvelles mesures de contrôle. La Commission a adopté ces propositions, sous réserve des modifications suivantes:

Note explicative à l'article 42 *bis*, troisième ligne:

Après communiquée ajouter par écrit.

Principes directeurs, Première étape, troisième ligne (en anglais):

Après «next» supprimer «planned».

20. La Commission de contrôle a demandé au secrétariat de transmettre les propositions au Comité de gestion pour examen.

VII. Application de dispositions spécifiques de la Convention TIR (point V de l'ordre du jour)

A. Utilisation de garanties supplémentaires

Documents: Document informel n° 1 (2013) et document informel n° 14 (2013).

21. La TIRExB a déterminé que l'utilisation de garanties supplémentaires continuait de faire l'objet d'opinions divergentes. La majorité de ses membres de la TIRExB étaient fermement convaincus que l'article 4 interdisait clairement toute forme de garantie ou dépôt supplémentaire (quel que soit le terme employé) car cela irait à l'encontre de l'esprit de la Convention TIR, instrument de facilitation mondial offrant à un groupe précis de transporteurs (titulaires de carnets TIR dûment agréés par les autorités douanières nationales), un modèle unique de déclaration de douane et une garantie unique valables à l'échelle internationale. Plusieurs membres de la Commission continuaient de préconiser des mécanismes permettant une utilisation plus souple de garanties de niveaux différents (document informel TIRExB/REP/2013/55, par. 33). M. Somka (Ukraine) a rappelé à la Commission que la Convention TIR était restée fondamentalement inchangée depuis 1975, quand l'utilisation d'escortes semblait être la seule possibilité d'assurer la sécurité des transports si les droits et taxes de douane dépassaient le montant recommandé de 60 000 euros. Il a soulevé la question de savoir s'il était peut-être temps de réexaminer la situation et d'envisager d'autres solutions aujourd'hui faciles à mettre en œuvre.

22. M. Retelski (IRU) a informé la Commission que le programme TIR+, qui donne aux titulaires de carnets TIR agréés la possibilité d'obtenir une garantie supplémentaire d'une valeur de 100 000 euros à faire valoir dans les pays de l'Union douanière eurasiennne (Biélarus, Fédération de Russie et Kazakhstan), fonctionnait déjà bien au Kazakhstan. Des négociations ont été engagées avec les autorités biélorussiennes mais elles ont dû être suspendues en raison de la crise en Fédération de Russie. Il a aussi informé la TIRExB que l'IRU était en train de mettre au point pour les transporteurs de nouveaux produits, qui devraient être utilisables dès le printemps 2014. Il a offert de présenter ces nouveaux produits à la prochaine session de la Commission, ce qui a été accepté.

23. La TIRExB a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session.

B. Format du certificat d'agrément

Document: Document informel n° 29 (2013).

24. La TIRExB a pris note du document informel n° 29 (2013), établi par le secrétariat, qui contient une proposition visant à modifier un commentaire de 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 au moyen de tampons apposés sur chaque page ou d'une reliure infalsifiable.

25. Si la TIRExB est, en principe, d'accord avec l'idée de modifier le commentaire selon les termes de la proposition du secrétariat, elle a toutefois émis des réserves quant à la formulation choisie. En conséquence, elle a demandé au secrétariat de préparer une version révisée du document pour examen et, le cas échéant, approbation par la Commission à sa prochaine session.

C. Questions relatives au renouvellement du certificat d'agrément

Document: Document informel n° 16/Rev.1 (2013).

26. La Commission a examiné le document informel n° 16/Rev.1 (2013), dans lequel le secrétariat fait part d'une question soulevée par les autorités douanières danoises concernant l'état des véhicules présentés pour le renouvellement du certificat d'agrément.

27. La TIRExB a estimé que son intervention dans cette affaire n'était pas nécessaire car il relevait de la compétence nationale des autorités de refuser d'inspecter un véhicule qu'elles considéraient, pour une raison ou une autre, comme impropre. La Commission a décidé de ne pas réexaminer cette question à l'avenir.

D. Application des annexes 2 et 7

Document: ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2013/8.

28. La TIRExB a pris note du compte-rendu, des conclusions et des recommandations du séminaire sur l'application des dispositions techniques des annexes 2 et 7, organisé par les autorités douanières finlandaises avec le concours du secrétariat TIR (18-19 juin 2013, Helsinki), contenus dans le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2013/8. La TIRExB a reconnu l'importance des questions soulevées lors de ce séminaire et a souligné qu'elle avait commencé à en examiner certaines, à savoir l'établissement d'une base de données internationale pour les certificats d'agrément et la nécessité de renforcer la sécurité du certificat d'agrément lorsqu'il est imprimé sur des feuilles séparées. La Commission a noté que le séminaire avait insisté sur l'importance d'utiliser les certificats d'agrément pour les différents types de véhicules et demandé que leur emploi soit encouragé, notamment par la publication de versions modifiables. La TIRExB a rappelé que les rapports pouvaient être consultés dans le document officiel ECE/TRANS/WP.30/2007/21 (en anglais, en français et en russe, au format PDF) ainsi que dans la rubrique *Training* (formation) du site Web de la TIRExB². La Commission a demandé au secrétariat d'envisager des solutions pour promouvoir plus encore les certificats d'agrément de l'homologation de type et les publier dans un format modifiable. S'agissant des questions techniques qui relèvent des annexes 2 et 7, la TIRExB a répété qu'elle ne possédait pas le savoir-faire technique requis pour traiter ces questions. Il en allait de même pour le secrétariat TIR, qui manquait de ressources humaines et financières pour soutenir toute activité engagée par la Commission dans ce domaine. La TIRExB a réitéré la position exprimée dans sa déclaration à sa quarante et unième session dans les termes suivants: «la Commission a réaffirmé que cette question sortait du cadre de son mandat et que ses membres ne possédaient pas les compétences requises pour donner des directives concrètes sur les questions à caractère technique telles que l'agrément de types particuliers de véhicules. Dans ce domaine, seules les autorités nationales sont autorisées à délivrer des certificats d'agrément conformément aux dispositions de l'article 12 de la Convention. Toutefois, dans le cadre de son mandat général qui la charge de superviser l'application de la Convention, la Commission peut décider, de sa propre initiative ou sur demande, de solliciter l'avis d'experts, lorsque les opinions divergentes de différentes autorités compétentes risquent de nuire à une bonne application du régime TIR.» (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2010/8, par. 20).

² www.unece.org/tir/training/english/tir-secure-vehicles-containers.html.

29. La Commission a encouragé les experts nationaux ayant l'expérience de l'application des dispositions techniques des annexes 2 et 7 à soumettre au WP.30 ou au Comité de gestion toute proposition de modification nécessaire. En cas de besoin, la TIRExB pourrait aussi utiliser les crédits affectés aux services de consultants afin d'aider à examiner les propositions de modifications ou à l'élaboration d'exemples de bonnes pratiques. En outre, la Commission a invité le WP.30 à envisager la création d'un groupe d'experts pour traiter les questions techniques qui relèvent des dispositions et de l'application de la Convention TIR, sous réserve d'obtenir l'approbation du Comité des transports intérieurs puis du Comité exécutif de la CEE. Enfin, la TIRExB a confirmé qu'elle était prête à organiser, ou à aider à organiser, à la demande, des séminaires nationaux ou régionaux sur des questions techniques. À cet égard, elle a toutefois insisté sur le fait que le succès du séminaire d'Helsinki avait été dû en grande partie à la disponibilité de financements de l'Union européenne (UE), qui avaient permis une large participation. La TIRExB a dit regretter que, pour l'heure, son budget ne lui permette même pas de contribuer à défrayer les participants du coût de leur voyage ou de leur logement. L'IRU a indiqué qu'elle pourrait, peut-être à l'avenir, fournir un appui financier pour ce type de manifestation.

VIII. Informatisation du régime TIR (point VI de l'ordre du jour)

A. État d'avancement du projet eTIR

30. La TIRExB a été informée des conclusions de la vingt-troisième session du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1), qui s'est tenue à Bruxelles les 20 et 21 novembre 2013, à l'aimable invitation de la Commission européenne. La Commission s'est félicitée de l'adoption de la version 4.0 du Modèle de référence eTIR et de sa présentation prochaine au WP.30 qui l'examinera plus avant ainsi que les modifications demandées par le GE.1. La TIRExB a aussi noté que le GE.1 avait décidé de solliciter les conseils du WP.30 sur des questions théoriques liées à la transmission directe aux administrations douanières de données relatives à la sûreté et à la sécurité par les titulaires de carnets TIR. La Commission de contrôle a pris note des progrès accomplis dans le cadre du projet du Compte de l'ONU pour le développement intitulé «Renforcer la capacité des pays en développement et des pays en transition économique à faciliter le franchissement légal des frontières, la coopération régionale et l'intégration». Le consultant chargé de mener une analyse des lacunes en Géorgie présenterait bientôt un avant-projet de rapport. La première réunion du groupe d'experts interrégional serait organisée lorsqu'un exercice analogue aura été mené à bien par les autres commissions régionales. Enfin, la TIRExB a noté que la quatrième réunion dans le cadre du projet pilote eTIR entre l'Italie et la Turquie s'était tenue le 23 novembre 2013 à Bruxelles, à l'occasion de la vingt-troisième session du GE.1 et que les deux parties avaient apporté de nouvelles modifications au texte du projet de mandat pour eTIR, qu'elles soumettraient bientôt à leurs administrations respectives pour approbation. M. Ciampi (Italie) a réaffirmé l'intérêt de son pays pour ce projet. Il a néanmoins souligné que l'Italie, en tant qu'État membre de l'UE, était étroitement associée à l'élaboration du code des douanes modernisé de l'UE et que sa participation active à ce projet serait donc grandement limitée.

B. Base de données centrale relative aux bureaux de douane autorisés

Documents: Document informel n° 2 (2013) et document informel n° 7 (2013).

31. Le secrétariat a informé la Commission que, conformément à l'alinéa *a* du point 8 du mandat de la TIRExB, il avait soumis des propositions au Comité de gestion visant à mettre en ligne une base de données électronique relative aux bureaux de douane agréés³.

C. Base de données centrale relative aux certificats d'agrément

Documents: Document informel n° 2 (2013) et document informel n° 8 (2013).

32. La TIRExB a été informée que, suite aux instructions données par la Commission à sa cinquante-cinquième session, le secrétariat a entrepris de rédiger un questionnaire sur la délivrance des certificats d'agrément à l'échelle nationale pour sa distribution au début de l'année 2014 (voir ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2014/3, par. 43).

IX. Adaptation du régime TIR aux exigences actuelles en matière de commerce, de logistique et de transport (point VII de l'ordre du jour)

A. Mise en œuvre des aspects intermodaux de la procédure TIR

33. Le secrétariat a informé la TIRExB qu'à la suite de l'enquête menée au printemps 2013, il étudiait toujours les moyens de préparer au mieux un exemple de bonnes pratiques dans ce domaine.

B. Expéditeur et destinataire agréés

Documents: Document informel n° 27 (2013) et document informel n° 28 (2013).

34. La TIRExB a entamé une première série de discussions par un exposé de M. Lindström (Finlande), reproduit dans le document informel n° 27 (2013), qui a souligné les avantages qu'il pourrait y avoir à appliquer la notion d'expéditeur agréé dans le cadre du TIR, et a décrit les modalités possibles d'un tel processus. En pareil cas, le titulaire d'un carnet TIR, en tant qu'expéditeur agréé, a reçu des autorités nationales compétentes l'autorisation d'établir les déclarations à remettre aux douanes, d'apposer des scellements et d'entreprendre le transport TIR avant ou sans que le véhicule et les marchandises n'aient été effectivement présentés en douane. Le processus débiterait lorsque le donneur d'ordre responsable de marchandises placées sous un autre régime douanier reçoit d'un titulaire de carnet TIR (en qualité d'agent principal pour la procédure de transit) l'instruction de préparer un chargement de marchandises spécifique en vue de son transport sous le couvert d'un carnet TIR. Avant que les marchandises ne soient chargées dans ses locaux, l'expéditeur devrait vérifier que le véhicule utilisé pour le transport répond aux exigences de la sécurité douanière (qu'il dispose d'un certificat d'agrément valide). Le titulaire du carnet TIR procède alors au chargement des marchandises, appose les scellements, remplit le carnet TIR (en y indiquant le numéro d'identification des scellements utilisés, et en apposant tout cachet nécessaire) et le signe. Il envoie ensuite une prédéclaration où figurent

³ Le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2014/4 a été présenté au Comité de gestion pour examen à sa cinquante-septième session (février 2014).

ces données aux autorités indiquées dans son autorisation comme bureau de douane de départ. Le bureau de départ vérifie la prédéclaration et décide de la possibilité d'un transport sous le couvert d'un carnet TIR. Puis il informe le titulaire du carnet de sa décision. Si la demande est acceptée, le titulaire du carnet TIR inscrit le numéro de référence de la prédéclaration dans la case «Pour usage officiel» des volets n° 1 et n° 2 du carnet TIR. Le titulaire conduit alors son véhicule jusqu'au bureau de départ (qui peut être le même que le bureau de sortie de passage), où il présente le véhicule et la documentation aux autorités pour approbation. Si l'un et l'autre sont conformes, le bureau de douane traite la déclaration TIR (et peut apposer un cachet dans les cases 17 et 23 du carnet, si cela n'a pas déjà été fait par le titulaire). Le transport TIR en tant que tel se poursuit.

35. Dans le cadre de son exposé, M. Lindström a aussi montré comment la notion d'expéditeur agréé pourrait s'appliquer à l'intérieur de l'UE. Ici encore, le processus débiterait lorsque le donneur d'ordre responsable de marchandises placées sous un autre régime douanier reçoit d'un titulaire de carnet TIR (en qualité d'agent principal pour la procédure de transit) l'instruction de préparer un chargement spécifique de marchandises en vue de son transport sous le couvert d'un carnet TIR. Avant que les marchandises ne soient chargées dans ses locaux, l'expéditeur devrait vérifier que le véhicule utilisé pour le transport répond aux exigences de la sécurité douanière (qu'il dispose d'un certificat d'agrément valide). Le titulaire du carnet TIR procède alors au chargement des marchandises, appose les scellements, remplit le carnet TIR (en y indiquant le numéro d'identification des scellements utilisés, et en apposant tout cachet nécessaire) et le signe. Il envoie ensuite une prédéclaration où figurent ces données, *sous forme d'un message IE15*⁴, aux autorités indiquées dans son autorisation comme bureau de douane de départ. Le bureau de départ vérifie la prédéclaration et décide s'il est possible d'effectuer le transport sous le couvert d'un carnet TIR. *Le NSTI fournit le numéro de référence du mouvement (MRN)*. Puis il informe le titulaire du carnet de sa décision *en lui envoyant le message IE29 (admission sous transit)*. Si la demande est acceptée, le titulaire du carnet TIR *reçoit des douanes le message IE29, ainsi que le document d'accompagnement pour le transit*; il inscrit le *MRN* de la prédéclaration dans la case «Pour usage officiel» des volets n° 1 et n° 2 du carnet TIR *(ou bien il agrafe le document d'accompagnement pour le transit aux volets n° 1 et n° 2 du carnet TIR)*. Le titulaire se rend alors avec son véhicule jusqu'au bureau de *sortie*, où il présente le véhicule et la documentation aux autorités pour approbation. Si l'un et l'autre sont conformes, le bureau de douane traite la déclaration TIR (et peut apposer un cachet dans les cases 17 et 23 du carnet, si cela n'a pas déjà été fait par le titulaire) *et envoie les messages IE06 et IE18*. Le transport TIR en tant que tel se poursuit.

36. S'agissant des dispositions juridiques, M. Lindström (Finlande) était d'avis que l'article 49 de la Convention TIR devrait permettre d'appliquer la notion d'expéditeur agréé dans le cadre du TIR. En outre, au titre de l'article 19, des personnes autorisées peuvent apposer des scellements sous la responsabilité des autorités douanières. Il estimait néanmoins qu'il était nécessaire de modifier les accords nationaux entre les douanes et les associations nationales de façon à ce que la prédéclaration transmise par l'expéditeur agréé soit juridiquement reconnue comme constituant un carnet TIR rempli et qu'il soit admis que, du point de vue juridique, un transport TIR ordinaire peut commencer ailleurs que dans un bureau de douane de départ. Plusieurs membres de la TIRExB n'étaient pas de cet avis, doutant qu'il soit possible d'introduire la notion d'expéditeur agréé dans le cadre du TIR sans avoir à modifier le texte de la Convention. Certains ont en outre fait valoir qu'introduire cette notion nuirait gravement à l'un des cinq piliers de la Convention, à

⁴ Les paragraphes 34 et 35 présentent à l'identique la notion d'expéditeur autorisé dans le cadre du régime TIR, la différence étant que le paragraphe 35 concerne le cas de figure d'un transit communautaire utilisant le NSTI, et fait référence à des messages NSTI spécifiques. Les différences par rapport au paragraphe 34 figurent *en italique et sont soulignées*.

savoir la reconnaissance mutuelle, qui suppose que les autorités douanières, en particulier celles des pays de transit, devraient pouvoir attendre des autorités du bureau de douane de départ qu'elles aient rempli leurs obligations dans le plein respect des dispositions de la Convention TIR. Quelques membres ont mis en doute l'utilité de la notion d'expéditeur agréé, estimant qu'elle présenterait des avantages seulement pour les échanges commerciaux et non pour les douanes. Il a été fait référence aux précédents débats de la TIRExB sur ce sujet (voir le document informel n° 28 (2013)) et, en particulier, à une déclaration de 2001 où il est stipulé que la TIRExB a décidé de «limiter son examen à la notion de destinataire agréé, en soulignant que la notion d'expéditeur agréé n'était conforme ni aux dispositions ni à l'esprit de la Convention TIR» (TIRExB/REP/2001/11/Rev.1, par. 26).

37. La Commission a remercié M. Lindström d'avoir mis par écrit les premiers éléments relatifs à l'utilisation de la notion d'expéditeur agréé dans le cadre du TIR et présenté sous forme simplifiée la manière dont cette notion s'appliquerait, ce qui pourrait servir de base de discussion.

38. Afin d'être en mesure de poursuivre le débat lors de futures sessions et de permettre à des membres de la TIRExB d'y contribuer de manière constructive, la Commission a demandé au secrétariat de faire figurer dans le rapport de la session un résumé détaillé de l'exposé de M. Lindström. Les membres de la TIRExB ont été priés de communiquer au secrétariat leurs observations par écrit sur ce sujet avant le 15 janvier 2014. À ce propos, ils ont été encouragés à fournir des apports positifs susceptibles d'alimenter des discussions de fond, au lieu de se borner à commenter les déclarations d'autres membres. Il a été demandé au secrétariat de se servir de ces contributions individuelles pour établir un nouveau document sur ce thème, qui sera soumis à l'examen de la TIRExB à sa prochaine session.

X. Promotion de l'élargissement géographique du régime TIR (point VIII de l'ordre du jour)

A. Projet Islamabad-Téhéran-Istanbul (ITI)

39. Ce point de l'ordre du jour n'a pas pu être examiné faute de temps.

B. Intention de la Chine d'adhérer à la Convention TIR

40. Ce point de l'ordre du jour n'a pas pu être examiné faute de temps.

XI. Fonctionnement du système de garantie international TIR (point IX de l'ordre du jour)

A. Enquête sur les demandes de paiement formulées par les autorités douanières

Document: Document informel n° 9 (2013).

41. Le secrétariat a informé la TIRExB que le questionnaire sur les demandes de paiement formulées par les autorités douanières pour la période 2009-2012 serait diffusé avant la fin de l'année 2013.

B. Résiliation de l'accord entre les autorités douanières et l'association garante au Portugal

42. Ce point de l'ordre du jour n'a pas pu être examiné faute de temps.

C. Décision du Service fédéral des douanes de la Fédération de Russie de mettre fin à l'accord avec l'ASMAP

Document: Document informel n° 30 (2013).

43. Ce point de l'ordre du jour n'a pas pu être examiné faute de temps.

XII. Supervision de l'impression et de la délivrance centralisées des carnets TIR et surveillance de leur prix (point X de l'ordre du jour)**Prix des carnets TIR**

Document: Document informel n° 12 (2013)/Rev.1.

44. La Commission a approuvé le document informel n° 12 (2013)/Rev.1, établi par le secrétariat, où figure une proposition visant à modifier le texte du paragraphe 3 vi) de la première partie de l'annexe 9, afin que le libellé indique clairement dans toutes les langues que, chaque année, les associations nationales disposent d'une période de trois mois, du 1^{er} janvier au 1^{er} mars, pour communiquer à la TIRExB le prix de chaque carnet TIR délivré. La Commission a demandé au secrétariat de soumettre une proposition au Comité de gestion pour examen et, éventuellement, pour adoption.

XIII. Activités du secrétariat (point XI de l'ordre du jour)**A. Programme ITDB**

45. La Commission a noté que le Service Web de la banque de données internationale TIR (ITDBWS) avait été introduit en Finlande, au début du mois de décembre 2013. Les autorités douanières finlandaises ont intégré avec succès l'interface sécurisée dans leur système NCTS/TIR, ce qui leur permet d'interroger automatiquement la banque de données internationale TIR (ITDB) pour connaître le statut des titulaires de carnets TIR. La TIRExB a aussi été informée que le secrétariat distribuerait bientôt un CD-ROM contenant les données de l'ITDB aux Parties contractantes qui n'emploient pas encore de moyens électroniques pour le contrôle et le rapprochement des données de l'ITDB. En même temps, le secrétariat encouragerait, une fois encore, ces Parties contractantes à commencer d'utiliser le transfert électronique vers l'ITDB des données relatives aux titulaires de carnets TIR.

B. Registre des dispositifs de scellement douanier et des timbres douaniers de la CEE

46. La TIRExB a noté que le secrétariat adresserait, avant la fin de 2013, aux directeurs généraux de toutes les Parties contractantes, une lettre décrivant les dispositifs de scellement douanier et les timbres douaniers actuellement disponibles sur le site Web du Registre des dispositifs de scellement douanier et des timbres douaniers de la CEE, accompagnée, si nécessaire, d'une demande d'actualisation.

C. Demande visant à modifier certaines lignes budgétaires du budget 2013 de la TIRExB

47. La Commission a approuvé la réaffectation des fonds de plusieurs lignes budgétaires. À la demande du secrétariat, la TIRExB a ajouté 10 000 dollars des États-Unis à la ligne budgétaire «Expert travel» (Frais de voyage d'experts) afin de couvrir l'organisation d'une session extraordinaire de la TIRExB en août 2013, et 20 000 dollars des États-Unis à la ligne budgétaire «Administrative Support Personnel» (Personnel d'appui administratif), principalement pour compenser une baisse du taux de change du dollar des États-Unis par rapport au franc suisse. Ces augmentations ont été déduites des lignes budgétaires «Project management expert» (Expert en gestion de projet) (20 000 dollars des États-Unis) et «Sub-contracts» (Externalisation) (10 000 dollars des États-Unis). La TIRExB a demandé au secrétariat de soumettre ces changements au Comité de gestion pour accord lors de l'approbation des comptes définitifs, conformément à la procédure adoptée par le Comité de gestion à sa vingt-huitième session (TRANS/WP.30/AC.2/57/par. 18).

XIV. Questions diverses (point XII de l'ordre du jour)

Document: Document informel n° 31 (2013).

48. Ce point de l'ordre du jour n'a pas pu être examiné faute de temps.

XV. Restriction à la distribution des documents (point XIII de l'ordre du jour)

49. La Commission a décidé que les documents informels n^{os} 30 et 31, destinés à être examinés au cours de la session, seraient à distribution restreinte.

XVI. Date et lieux de la prochaine session (point XIV de l'ordre du jour)

50. Dans son allocation de clôture, M^{me} Dubielak (Pologne) a informé la Commission qu'en raison de nouvelles obligations professionnelles hors de son pays, elle se voyait contrainte de donner sa démission. Elle a remercié la Commission de sa remarquable collaboration pendant ses quatre mandats en tant que membre de la TIRExB et, en particulier, de lui avoir confié la présidence en 2013.

51. La TIRExB a décidé de tenir sa cinquante-septième session le 3 février 2014, à l'occasion de la 136^e session du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30).

Annexe

Déclaration de la TIRExB sur le fonctionnement de la Convention TIR dans la Fédération de Russie après le 1^{er} décembre 2013

À sa cinquante-sixième session (Rome, 3 et 4 décembre 2013), la Commission de contrôle TIR, organe intergouvernemental chargé de superviser l'application de la Convention TIR de 1975, s'est félicitée de l'intervention du Gouvernement russe qui a conduit le Service fédéral des douanes (SFD) à décider de repousser au 1^{er} juillet 2014 la date limite retenue pour l'extinction de l'accord de garantie actuel entre le SFD et l'Association des transporteurs routiers internationaux (ASMAP).

Par contre, la TIRExB a noté avec regret que le SFD continuait à imposer de sévères restrictions à l'utilisation des carnets TIR dans toutes les régions et dans la quasi-totalité des bureaux de douane de la Fédération de Russie. La TIRExB a rappelé que tous les organes intergouvernementaux de la Convention TIR, y compris le Comité de gestion TIR, étaient arrivés à la conclusion que les mesures prises par le SFD étaient contraires aux dispositions de la Convention TIR et en avaient demandé le retrait immédiat.

La TIRExB a engagé le Gouvernement russe à faire en sorte que ces restrictions soient supprimées et que les principes du droit international soient respectés; elle a demandé que le bon fonctionnement du régime TIR soit rétabli sans délai sur l'ensemble du territoire russe, tel qu'il l'était le cas avant le 14 septembre 2013.

La TIRExB a demandé au secrétariat TIR de transmettre la présente déclaration aux autorités russes compétentes et de la mettre en ligne sur les sites Web de la CEE et du TIR.
