



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2006/5
4 août 2006

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

Comité de gestion de la Convention TIR de 1975

Quarante-deuxième session
Genève, 28 septembre 2006
Point 3 a) i) de l'ordre du jour provisoire

**ACTIVITÉS ET ADMINISTRATION DE LA COMMISSION
DE CONTRÔLE TIR (TIRExB))**

Activités de la TIRExB

Rapport du Président de la TIRExB*

I. PARTICIPATION

1. La Commission de contrôle TIR (TIRExB) a tenu sa vingt-septième session du 17 au 19 octobre 2005 à Moscou.
2. Les membres suivants étaient présents: M. R. Boxström (Finlande); M. A. Habekh (Jordanie); M. J. Marques (Communauté européenne); M^{me} H. Metaxa-Mariatou (Grèce); M^{me} N. Rybkina (Fédération de Russie); M^{me} N. Rynkevich (Biélorus); M. R. Şen (Turquie); M. R. Šmidl (République tchèque). M. G. Grigorov (Bulgarie) était absent.
3. Conformément au paragraphe 5 de l'article 11 de l'annexe 8 de la Convention, l'Union internationale des transports routiers (IRU) a participé à la session en qualité d'observateur. Elle était représentée par M. J. Aciri, Directeur du Système TIR.

* Le présent document a été soumis après la date limite officielle par la Division des transports de la CEE.

II. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

4. La Commission a adopté l'ordre du jour de la session établi par le secrétariat TIR (TIRExB/AGE//2005/27) moyennant l'ajout de la question suivante au point 13 intitulé «Questions diverses»:

- Approbation du budget et du plan des dépenses de la TIRExB et du secrétariat TIR pour 2006.

III. ADOPTION DU RAPPORT DE LA VINGT-SIXIÈME SESSION DE LA TIREXB

Document: TIRExB/REP/2005/26draft.

5. La TIRExB a adopté le rapport de sa vingt-sixième session (TIRExB/REP/2005/26draft), moyennant les modifications suivantes:

Paragraphe 18

Modifier la dernière phrase comme suit:

«Le régime TIR ne peut fonctionner de manière durable et efficace si les Parties contractantes ne respectent pas les dispositions de la Convention et ne veillent pas à ce qu'elles soient appliquées comme il convient.».

Paragraphe 24

Modifier comme suit:

«24. M. R. Şen (Turquie) a déclaré qu'un tel exemple serait souhaitable mais ne réglerait pas totalement le problème de l'application harmonisée de l'article 38 et qu'il fallait donc aussi étudier d'autres aspects de la question. Dans ce contexte, la Commission a rappelé que la question pourrait être divisée en deux parties:

- L'interprétation ou la définition, du point de vue juridique, des "infractions graves aux lois ou règlements de douane" (art. 38.1);
- L'échange de renseignements concernant l'exclusion d'un transporteur du régime TIR (art. 38.2).

La Commission a réaffirmé qu'en raison des disparités considérables entre les législations nationales il semblait irréaliste de parvenir à un consensus sur le premier point. Par conséquent, on ne pouvait pour l'heure que poursuivre les travaux sur le deuxième point afin d'établir un exemple de bonnes pratiques à inclure dans le Manuel TIR. Pour ce qui est du premier point, la Commission a estimé qu'il devait être de préférence examiné par le WP.30.».

Paragraphe 25

Modifier la deuxième phrase comme suit:

«La Commission a pris note du document informel n° 12 (2005) et a estimé qu'il devrait être distribué aux Parties contractantes pour information, avec l'accord de l'IRU.».

Paragraphe 29

Modifier la dernière phrase comme suit:

«Selon l'IRU, toute décision à cet égard devrait en fin de compte dépendre de la législation nationale.».

Nouveau paragraphe 39 bis

Ajouter un nouveau paragraphe 39 *bis* libellé comme suit:

«39 *bis*. Dans ce contexte, la Commission a jugé d'actualité la question d'une éventuelle augmentation du montant de garantie recommandé par carnet TIR, visé dans la note explicative au paragraphe 3 de l'article 8. Elle a décidé d'examiner la question plus en détail à sa prochaine session.».

Paragraphe 44

Modifier la dernière phrase comme suit:

«Après un bref échange de vues, la Commission a estimé que cette question devait être examinée plus avant, en particulier du point de vue juridique, et a demandé au secrétariat d'établir, en coopération avec l'IRU, un document à examiner à sa prochaine session.».

Paragraphe 46

Modifier comme suit:

«46. La Commission a accueilli avec satisfaction et approuvé la proposition formulée par M^{me} Rybkina (Fédération de Russie) tendant à tenir sa vingt-septième session à Moscou du 17 au 19 octobre 2005, à l'invitation du Service douanier fédéral de la Fédération de Russie (à confirmer).».

6. Le texte révisé du rapport de la vingt-sixième session de la Commission figure dans le document TIRExB/REP/2005/26.

IV. PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS PRÉSENTÉES DANS LE CADRE DU PROCESSUS DE RÉVISION TIR

Article 28

Document: document informel n° 16 (2005).

7. La Commission a examiné le document informel n° 16 (2005), établi par le secrétariat et contenant de nouvelles considérations sur les propositions visant à amender l'article 28 de la Convention. La Commission ayant décidé, à sa précédente session, de ne pas appuyer la proposition visant à amender le paragraphe 2 de l'article 28, les débats ont porté essentiellement sur le paragraphe 1 de cet article.

8. Après un long débat, la TIRExB a estimé que le paragraphe 1 de l'article 28 gagnerait à être libellé de manière plus précise. Toutefois, vu que, jusqu'à présent, son application n'avait entraîné aucune complication, une modification importante ne s'imposait pas. Étant donné que les opinions continuaient de diverger sur cette question, la TIRExB a décidé de la renvoyer au WP.30, pour examen final, en lui proposant les variantes suivantes:

Variante 1

Laisser le texte de l'article 28 en l'état.

Variante 2

Modifier le texte du paragraphe 1 de l'article 28 et ajouter une nouvelle note explicative 0.28-2 libellée comme suit:

«1. La fin d'une opération TIR doit être certifiée sans retard par les autorités douanières. La fin d'une opération TIR intervient sous réserve que les marchandises figurant sur le manifeste du carnet aient été placées sous un autre système de surveillance douanière. La fin d'une opération TIR peut être certifiée avec des réserves; lorsque des réserves sont émises, elles doivent être fondées sur des faits liés à l'opération TIR elle-même. Ces faits doivent être clairement notés dans le carnet TIR.

Notes explicatives à l'article 28

0.28-1 (Texte de l'actuelle note explicative 0.28)

0.28-2 (Nouvelle note explicative) L'article 28 dispose que la fin d'une opération TIR intervient sous réserve que les marchandises figurant sur le manifeste du carnet aient été placées sous un autre système de surveillance douanière. Il peut s'agir d'un dédouanement pour consommation intérieure (intégralement ou à titre conditionnel), d'un transfert au-delà d'une frontière vers un pays tiers (exportation) ou vers une zone franche ou d'un entreposage en un lieu agréé par les autorités douanières en attendant la déclaration en vue d'un autre régime.»

Article 40

Document: document informel n° 17 (2005)

9. La TIRExB a examiné le document informel n° 17 (2005), établi par le secrétariat et contenant des exemples pratiques de l'application de l'article 40, ainsi qu'un projet de commentaire visant à clarifier ses dispositions. Bien que généralement favorable aux exemples pratiques, la Commission n'a pas appuyé le commentaire proposé. Elle a estimé, en l'occurrence, qu'il fallait établir un exemple plus large de meilleures pratiques portant notamment sur les questions suivantes:

- Établissement d'une distinction entre la responsabilité du titulaire du carnet TIR en ce qui concerne le paiement des droits et taxes douaniers et sa responsabilité en matière pénale/administrative;
- Échange d'informations entre les autorités douanières, conformément à l'article 50;
- Possibilité de faire figurer sur le carnet TIR le numéro de la déclaration d'exportation des marchandises.

Article 41

Document: document informel n° 18 (2005).

10. La Commission a examiné le document informel n° 18 (2005) établi par le secrétariat et contenant une réflexion sur la proposition de modification de l'article 41, compte tenu en particulier des différences apparentes entre la version française («marchandises manquantes») et la version anglaise («goods which are short»). Elle a estimé que la question ne semblait pas très importante puisque aucun problème concernant l'application de cet article n'avait été porté à sa connaissance. Les membres de la TIRExB, dont aucun n'est de langue maternelle française ou anglaise, ont toutefois admis qu'il leur était difficile de juger de l'opportunité d'un éventuel remaniement du texte de cet article. La TIRExB a donc décidé de renvoyer la question, sans proposition d'amendement, au Groupe de travail et de demander aux membres du Groupe de travail qui sont de langue maternelle anglaise si le remplacement du mot «short» par le mot «deficient» rendrait la disposition en question plus claire.

V. PRÉVENTION DE LA FRAUDE DOUANIÈRE À L'INTÉRIEUR DU SYSTÈME TIR

Questionnaire sur les procédés de fraude propres au système TIR

Document: document informel n° 19 (2005).

11. La Commission a examiné de façon approfondie le document informel n° 19 (2005) établi par le secrétariat et contenant une proposition d'amendement relative au Formulaire de rapport sur les fraudes (FRF). La TIRExB a décidé d'apporter plusieurs modifications au FRF afin de rendre son utilisation plus facile. On trouvera dans l'annexe 1 du présent rapport une version

mise à jour du FRF¹. Elle a aussi décidé d'établir la version finale du FRF au moyen d'une procédure de consultation écrite et de la soumettre à la session d'octobre 2006 du Comité de gestion TIR pour adoption. Elle a également estimé qu'entre-temps, le formulaire devrait être traduit en français et en russe et envoyé aux administrations douanières afin qu'elles l'utilisent à titre provisoire.

Application harmonisée de l'article 38 de la Convention TIR

Document: document informel n° 20 (2005).

12. La TIRExB a examiné le document informel n° 20 (2005) contenant un exemple actualisé de meilleure pratique pour l'application de l'article 38 de la Convention. Elle a, d'une manière générale, approuvé cet exemple mais a apporté quelques changements supplémentaires au document. On trouvera dans l'annexe 2 du présent rapport un exemple modifié de meilleure pratique². La TIRExB a également invité ses membres à transmettre, par écrit, leurs commentaires sur la question, le cas échéant.

13. M. R. Şen (Turquie) a estimé que l'exclusion d'une personne du régime TIR ne devrait pas prendre effet tant que les procédures de recours contre la décision initiale des autorités compétentes d'exclure ladite personne ne sont pas terminées. En effet, si ces procédures aboutissaient à la suspension ou à l'annulation de l'exclusion, celle-ci pourrait causer un préjudice injustifié à l'opérateur de transport, notamment ternir sa réputation, voire le conduire à la faillite. Pour éviter de telles conséquences négatives, les autorités douanières devraient, pendant que les procédures d'appel sont en cours, appliquer uniquement des mesures de contrôle transitoires, telles que l'inspection matérielle de la cargaison à la frontière et/ou l'organisation de convois douaniers. M. R. Şen (Turquie) a estimé en conséquence que l'exemple de meilleure pratique de fond devrait être modifié afin de faire apparaître ces mesures transitoires.

Application de la deuxième partie de l'annexe 9 de la Convention TIR (accès réglementé au régime TIR pour les personnes physiques et morales)

14. La TIRExB a été informée qu'à sa session d'octobre 2005, le Comité de gestion TIR avait pris note des résultats de l'étude des Parties contractantes sur l'accès contrôlé des personnes physiques ou morales au régime TIR. Estimant que plusieurs réponses recueillies dans le cadre de l'étude suscitaient des préoccupations quant à la manière dont était appliquée la Convention, le Comité a invité la TIRExB à envisager d'élaborer un ensemble de meilleures pratiques pour l'application correcte de la deuxième partie de l'annexe 9 et, éventuellement, de suivre cette question au niveau bilatéral avec des Parties contractantes qui avaient communiqué une réponse (TRANS/WP.30/AC.2/79, par. 15). À cet égard, la TIRExB a demandé au secrétariat TIR d'établir, en coopération avec l'IRU, un projet d'exemple de meilleure pratique pour examen à l'une de ses futures sessions.

¹ L'annexe 1 est reproduite dans le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2006/6.

² L'annexe 2 est reproduite dans le document ECE/TRANS/WP.30/2006/17 – ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2006/17.

VI. CARNETS TIR PERDUS, VOLÉS, INVALIDES OU INVALIDÉS

Document: document informel n° 11 (2005).

15. La TIRExB a continué à débattre de la question de la validité d'un carnet TIR dans diverses situations durant tout le cycle de vie dudit carnet. Elle a estimé que plutôt que d'essayer d'examiner la question de la garantie TIR en général, elle devrait concentrer son attention sur les carnets TIR dits «invalidés», à savoir les carnets qui ont été légitimement délivrés à leur titulaire mais qui ont été ensuite déclarés invalides par la chaîne de garantie internationale. La principale question à laquelle la TIRExB entendait répondre était de savoir si oui ou non les carnets TIR peuvent se voir retirer la garantie dont ils sont assortis et, dans l'affirmative, à partir de quel moment ce retrait prend effet.

16. La TIRExB a rappelé l'opinion qu'elle avait exprimée précédemment, à savoir qu'il fallait au moins que, dans le cas où un carnet avait été accepté par un bureau de douane de départ le dernier jour de validité ou avant, la garantie dont était assorti ce carnet devrait rester valide jusqu'à la fin de l'opération de transport TIR (TIRExB/REP/2005/26, par. 29). L'IRU a réaffirmé qu'à son avis toute décision à cet égard devrait en fin de compte dépendre de la législation nationale (ibid.).

17. La TIRExB a estimé qu'il n'était pas possible, dans le cadre de l'actuel régime fondé sur un support papier, d'aborder la question d'une manière clairement définie à cause des retards inévitables en matière de distribution d'informations sur les carnets TIR «invalidés» aux différentes étapes (titulaire – association, association – IRU, IRU – administrations douanières centrales, administrations douanières centrales – bureaux de douane locaux) et des niveaux différents atteints par les Parties contractantes à la Convention dans les domaines de l'informatisation et de l'EDI. Ce problème pourra être résolu dans le cadre du projet eTIR grâce auquel tous les bureaux de douane auront accès à la garantie pour chaque opération TIR. S'agissant de la situation actuelle, la TIRExB a souligné qu'au début d'une opération de transport TIR, les douanes doivent s'assurer de l'existence de la garantie TIR. Une incertitude en la matière pourrait conduire à des contrôles et à des retards supplémentaires.

18. La TIRExB a fait observer qu'en l'absence de règle commune, tous les différends concernant la garantie ou le statut juridique d'un carnet TIR «invalidé» devront être résolus au cas par cas conformément aux lois et aux réglementations nationales. Elle a à cet égard mis en garde contre les références à des décisions de justice, les circonstances pouvant varier très sensiblement d'un cas à l'autre.

VII. POSSIBILITÉ D'ENTREPRENDRE UNE OPÉRATION DE TRANSPORT TIR LORSQUE LE TRACTEUR N'APPARTIEN PAS AU TITULAIRE DU CARNET TIR

Documents: document informel n° 14 (2005); document informel n° 21 (2005).

19. La TIRExB a accueilli avec satisfaction le document informel n° 21 (2005), établi par le secrétariat, qui expose les schémas logistiques modernes des opérations de transport dites

«intermodales»^{*}, où plusieurs transporteurs participent à l'acheminement d'une seule cargaison. La Commission a noté que la Convention TIR prévoit incontestablement, en particulier dans son article 2, de telles opérations et que l'utilisation de ces schémas logistiques dans le cadre de la Convention est largement acceptée dans la pratique. La Commission a toutefois estimé que la Convention ne contient apparemment pas de dispositions à même de garantir une application harmonisée de la Convention au niveau national en ce qui concerne le transport intermodal.

20. La TIRExB a noté que le titulaire d'un carnet TIR confie souvent une partie de l'opération de transport à un autre transporteur, qui est généralement appelé «sous-traitant». À cet égard, la Commission a décidé d'examiner les questions suivantes:

- i) Un sous-traitant peut-il effectuer une opération de transport TIR sous le couvert d'un carnet TIR délivré à une autre personne (titulaire)?
- ii) Si oui, dans quelles conditions (s'il en existe) cette opération peut-elle être effectuée? De telles conditions doivent-elles figurer dans les dispositions juridiques de la Convention TIR ou ailleurs?

21. La Commission a estimé que la Convention TIR ne devrait pas constituer un obstacle aux pratiques modernes en matière de logistique et qu'en conséquence les opérations de transport effectuées par un «sous-traitant» devraient pouvoir s'intégrer d'une manière ou d'une autre dans le régime TIR. Toutefois, la TIRExB n'a pas été en mesure de parvenir à un consensus sur cette question. Diverses opinions ont été exprimées, notamment les suivantes:

- D'après la Convention TIR, le titulaire du carnet TIR est seul responsable du bon déroulement de l'opération de transport TIR. Il peut externaliser une opération de transport (contrat) mais pas ses responsabilités. Il est donc libre de rechercher des sous-traitants fiables mais le fait à ses propres risques. Les autorités douanières n'ont pas à s'intéresser aux sous-traitants; en conséquence, aucun amendement ni nouvelle note explicative ou nouveau commentaire aux dispositions de la Convention TIR ne s'impose à cet égard;
- Quelques membres ont estimé eux aussi que le titulaire du carnet TIR était seul responsable mais ont considéré qu'il faudrait ajouter une nouvelle note explicative ou un nouveau commentaire, éventuellement à l'article 1 o), afin de garantir une approche commune au niveau national;
- D'autres membres ont estimé que les risques de fraude douanière sont plus élevés lorsque des sous-traitants sont associés à des opérations de transport TIR et qu'en conséquence celles-ci doivent faire l'objet d'un certain nombre de dispositions, dont la principale devrait préciser que peuvent accéder au régime TIR non seulement les titulaires du carnet TIR mais aussi tous leurs sous-traitants. Le représentant de l'IRU

* Transport intermodal: acheminement d'une marchandise utilisant deux modes de transport ou plus mais dans la même unité de chargement ou le même véhicule routier, et sans empotage ni dépotage (voir terme 1.1 de la Terminologie des transports combinés établie par la CEE, la CEMT et la Commission européenne (Nations Unies, New York et Genève, 2001)).

a indiqué que cette question était également débattue au sein de l'IRU, qui avait élaboré quelques règles permettant de couvrir les cas où des carnets TIR étaient délivrés à des titulaires recourant à des sous-traitants pour des transports TIR (voir document informel n° 14 (2005)).

22. La Commission a finalement décidé de poursuivre le débat sur cette question à sa prochaine session. À cette fin, elle a demandé au secrétariat d'établir un nouveau document sur la base, d'une part, des diverses opinions exprimées par ses membres et, d'autre part, du document informel n° 14 (2005) de l'IRU, qui pourrait aider à trouver une approche harmonisée.

VIII. APPLICATION DE LA CONVENTION TIR EN TRANSNISTRIE (PARTIE DE LA RÉPUBLIQUE DE MOLDOVA)

23. La TIRExB a pris note de la publication par le Département des douanes de la République de Moldova, en juillet 2005, d'une liste actualisée des bureaux de douane habilités à effectuer des opérations TIR, où ne figurait aucun bureau situé en Transnistrie. Cette liste a été placée sur le site Web de la CEE et distribuée par l'IRU.

IX. TRANSPORT DES VOITURES PARTICULIÈRES SUR LEURS PROPRES ROUES DANS LE CADRE DU RÉGIME TIR

Document: document informel n° 22 (2005).

24. La TIRExB a examiné le document informel n° 22 (2005), établi par le secrétariat, contenant une analyse juridique des dispositions pertinentes de la Convention TIR ainsi que des conséquences découlant de l'utilisation du régime TIR pour les voitures particulières se déplaçant sur leurs propres roues. La Commission a reconnu qu'il n'y avait dans la Convention TIR aucune disposition juridique claire interdisant ou autorisant explicitement les opérations de transport TIR pour les voitures particulières sur leurs propres roues. Elle a cependant estimé que la Convention TIR n'avait pas été conçue pour les biens personnels, notamment les voitures particulières, et que l'élargissement du champ d'application du régime TIR à ces biens pourrait entraîner diverses conséquences négatives et notamment accroître le risque de fraude. Tenant compte de ce qui précède et considérant que la demande du marché pour ce type de transport TIR ne pouvait être que limitée, la TIRExB est arrivée à la conclusion que les voitures particulières sur leurs propres roues ne pouvaient être transportées sous le régime TIR. C'est pourquoi elle a demandé au secrétariat d'élaborer une nouvelle note explicative à l'article 3 a) iii) de la Convention, qui précise ce point.

X. APPLICATION DU RÉGIME TIR EN UKRAINE

25. La Commission a rappelé ses réflexions antérieures sur la suspension obligatoire d'une opération de transport TIR en Ukraine dans les cas où le montant des droits et taxes douaniers est supérieur au montant de la garantie TIR (TIRExB/REP/2004/22, par. 55 et 56, TIRExB/REP/2004/24, par. 17 à 19 et TIRExB/REP/2005/26draft, par. 38 et 39). La Commission a pris note du fait qu'en juillet 2005, le secrétariat avait reçu une réponse de l'Ukraine, qui avait été distribuée aux membres de la TIRExB pour commentaires. Sur cette base, le secrétariat avait envoyé à l'Ukraine une autre lettre, restée sans réponse. La TIRExB avait alors chargé le secrétariat de prendre contact avec l'administration douanière ukrainienne

pour lui demander de répondre à cette dernière lettre et inviter les représentants des douanes ukrainiennes à la prochaine session de la TIRExB.

XI. HOMOLOGATION DES VÉHICULES ROUTIERS À BÂCHES COULISSANTES

26. La TIRExB a été informée que le problème de fond de l'homologation des véhicules routiers à bâches coulissantes semblait plus grave que prévu. Apparemment, les fabricants européens avaient déjà produit, avant l'entrée en vigueur, en 2002, des amendements pertinents à la Convention TIR, quantité de véhicules à parois bâchées qui n'étaient pas conçus pour recevoir des scellements douaniers et qui par conséquent ne présentaient pas les garanties douanières nécessaires. Or les nouveaux amendements ont été interprétés, à tort, comme autorisant non seulement les véhicules à parois bâchées conformes aux nouvelles dispositions de l'annexe 2 de la Convention TIR mais aussi tous les véhicules routiers à bâches coulissantes à transporter des marchandises sous scellements douaniers. En conséquence, d'«anciens» véhicules à parois bâchées fabriqués dans l'Union européenne ont été vendus à d'autres Parties contractantes où ils ont été ensuite homologués par les services des douanes.

27. La Commission a décidé de poursuivre l'examen de cette question de deux manières:

- En rassemblant davantage d'informations sur l'étendue du problème;
- En invitant des experts à la prochaine session de la TIRExB afin de mieux comprendre pourquoi les véhicules à bâches coulissantes ne présentent pas les garanties douanières nécessaires. À cet égard, la Commission s'est souvenue des experts du Bureau d'assistance fiscale et douanière de l'UE auprès de l'ex-République yougoslave de Macédoine qui avait établi le manuel de formation sur la question de la non-conformité des véhicules routiers avec les règlements techniques TIR (TIRExB/REP/2005/24, par. 27).

XII. MONTANT DE LA GARANTIE TIR

28. La TIRExB a procédé à un premier échange de vues sur la question de savoir si le montant de la garantie TIR par carnet TIR fixé en 1975 correspondait aux besoins actuels des autorités douanières en ce qui concerne la protection des revenus de l'État. Certains membres ont estimé que le montant actuel de 50 000 dollars des États-Unis était insuffisant et ne garantissait pas un traitement égal des Parties contractantes. À cet égard, ils ont fait observer qu'actuellement les pays de l'Union européenne bénéficiaient d'un montant de garantie plus élevé (60 000 euros, soit environ 72 000 dollars des États-Unis) malgré un risque de fraude douanière moindre que dans d'autres pays. En conséquence, les Parties contractantes moins protégées étaient tentées d'introduire des mesures de contrôle exceptionnelles telles que les convois douaniers, qui accroissaient le coût du transport et allongeaient le temps d'attente aux frontières.

29. Par ailleurs, la Commission a fait observer que la garantie TIR par carnet TIR devait être considérée comme une moyenne plutôt que comme une garantie totale. En cas d'infraction, le montant total des droits et taxes douaniers pouvait être exigé du titulaire du carnet TIR ou de toute autre personne directement redevable qui aurait été identifiée.

30. En outre, la TIRExB a été informée que des Parties contractantes s'étaient plaintes que le

montant actuel de la garantie était trop élevé pour des produits typiques de leurs pays et entraînait des coûts injustifiés pour les opérateurs de transport utilisant des carnets TIR. Si le montant de la garantie était augmenté, cela se traduirait inévitablement par un renchérissement des carnets TIR.

31. L'IRU a indiqué que dans les circonstances actuelles, la demande d'augmentation du montant de la garantie TIR n'était pas recevable et a démontré que cette demande résultait d'une interprétation erronée de la Convention TIR ainsi que du but et de la nature de la garantie TIR. L'IRU a également fait observer qu'un montant de la garantie «à la carte» risquait d'ouvrir la voie à des discriminations.

32. La Commission a décidé de reprendre l'examen de cette question à ses prochaines sessions et d'examiner en particulier les options suivantes:

- Introduction d'un montant de garantie inférieure pour certains pays (régions);
- Augmentation générale du montant de la garantie TIR;
- Introduction d'un système de garantie analogue à celui de l'Union européenne, où il est possible de cumuler les montants respectifs de plusieurs bordereaux.

L'IRU a été invitée à établir un document sur les conséquences éventuelles d'une augmentation du montant de la garantie TIR et a accédé à cette demande.

XIII. ACTIVITÉS DU SECRÉTARIAT TIR

Banque de données internationale TIR

33. La Commission a été informée des activités en cours du secrétariat TIR et des projets concernant la banque de données internationale TIR (ITDB). Le secrétariat gère et développait l'application ITDB2001 et l'application Web ITDBonline. En outre, il travaillait sur le projet ITDBonline+ qui permettra aux administrations douanières de mettre à jour leurs «propres» données dans le cadre de l'ITDB au moyen d'une application Web. Enfin, ayant reçu plusieurs demandes dans ce sens, le secrétariat a envisagé de lancer un nouveau projet ITDB appelé Projet de services Web ITDB, qui permettra aux applications et aux systèmes informatiques nationaux autorisés de mettre à jour directement les données figurant dans l'ITDB et/ou d'accéder à ces données.

34. La TIRExB a aussi examiné l'élargissement éventuel du cercle des personnels douaniers autorisés à utiliser ITDBonline (pour l'heure, seuls les points de contact TIR le sont) afin de donner aux agents des douanes sur le terrain la possibilité de consulter l'ITDB. La Commission a été informée que les dispositions techniques nécessaires avaient déjà été prises mais qu'il fallait attendre le feu vert du Comité de gestion TIR. La TIRExB a par ailleurs fait observer que les données de l'ITDB n'étant peut-être pas complètes, les autorités douanières devraient les utiliser avec prudence. Elle a demandé au secrétariat d'établir un document énumérant les différents avantages et inconvénients de l'élargissement susmentionné et contenant des propositions sur la manière d'améliorer la qualité et la communication en temps voulu des données de la base ITDB transmises par des Parties contractantes.

Informatisation du régime TIR

35. La Commission a été informée des principaux points qu'examinera la prochaine session du Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et pratiques de l'informatisation du régime TIR, qui se tiendra à Genève les 14 et 15 novembre 2006: les résultats définitifs du questionnaire eTIR, le futur régime eTIR, et l'alignement des éléments de données figurant dans le carnet TIR sur ceux figurant dans d'autres outils internationaux tels que le Répertoire des Nations Unies d'éléments de données commerciales (UNTDDED).

Séminaires TIR

36. La TIRExB a pris note du séminaire TIR national tenu en Azerbaïdjan en septembre 2005 ainsi que du séminaire TIR sous-régional organisé à Beijing (Chine) en septembre 2005 à l'intention des pays membres et des pays observateurs de l'Organisation de Shanghai pour la coopération. La Commission a pris note des enseignements tirés de ces séminaires, à savoir que si les nouvelles Parties contractantes nouaient des liens de coopération avec des pays parties contractantes de longue date en vue d'assurer la bonne application de la Convention, le système TIR dans son ensemble en retirerait des avantages substantiels. Elle a aussi pris note du projet d'organisation d'un séminaire TIR national au Kazakhstan à la fin de 2005 et des mesures préliminaires qui ont été prises en vue de l'organisation de séminaires régionaux TIR en 2006 à l'intention des pays de la région des Balkans et de la région du Moyen-Orient respectivement.

XIV. QUESTIONS DIVERSES

Comment remplir le carnet TIR

37. La Commission a été informée de quelques cas où les carnets TIR n'ont pas été remplis correctement par leur titulaire. Elle a estimé qu'il faudrait rappeler leurs obligations aux opérateurs de transport, par le biais des associations nationales respectives. Elle a par ailleurs souligné la nécessité d'élaborer des instructions détaillées sur la manière de remplir le carnet TIR.

Approbation du budget et du plan des dépenses de la TIRExB et du secrétariat TIR pour 2006

38. La Commission a approuvé le projet de budget et le plan des dépenses pour 2006, tels qu'établis par le secrétariat (TRANS/WP.30/AC.2/2005/14) et soumis au Comité de gestion TIR pour adoption.

XV. RESTRICTIONS À LA DISTRIBUTION DES DOCUMENTS

39. La Commission a décidé que les documents ci-après, publiés en rapport avec sa présente session, devaient faire l'objet d'une distribution restreinte: documents informels n^{os} 19 et 21.

XVI. DATE ET LIEU DE LA PROCHAINE SESSION

40. La TIRExB a décidé de tenir sa vingt-huitième session à Genève les 26 et 27 janvier 2006 en même temps que la cent douzième session du Groupe de travail de la CEE des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30).
