



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2007/4
10 juillet 2007

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

Comité de gestion de la Convention TIR de 1975
Quarante-quatrième session
Genève, 27 septembre 2007
Point 3 a) i) de l'ordre du jour provisoire

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

Activités de la Commission de contrôle

Rapport du Président de la Commission de contrôle sur
la vingt-neuvième session de la Commission

I. PARTICIPATION

1. La Commission de contrôle TIR (TIRExB) a tenu sa vingt-neuvième session les 29 et 30 mai et le 1^{er} juin 2006 à Genève.
2. Les membres suivants étaient présents: M. R. Boxström (Finlande); M. G. Grigorov (Bulgarie); 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).
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.

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/2006/29) moyennant l'ajout des questions suivantes au point 13 de l'ordre du jour intitulé «Questions diverses»:

- Application du régime TIR en Italie;
- Application du régime TIR en Ukraine;
- Traitement des carnets TIR aux frontières extérieures de la Hongrie;
- Modification du code pays ISO de la Roumanie;
- Entrée en vigueur de l'annexe 10 de la Convention.

5. La Commission a appris avec émotion la disparition de M. J. Byrgesen, ancien membre du secrétariat TIR et représentant du Danemark au Comité de gestion de la Convention et au WP.30. Elle a observé une minute de silence à sa mémoire.

III. ADOPTION DU RAPPORT DE LA VINGT-HUITIÈME SESSION DE LA COMMISSION DE CONTRÔLE

Document: TIRExB/REP/2006/28draft.

6. La Commission de contrôle a adopté le rapport sur sa vingt-huitième session (TIRExB/REP/2006/28draft), sous réserve des modifications suivantes:

Paragraphe 13

Modifier le paragraphe comme suit:

«13. Au cours des débats, il a été fait observer que les douanes pourraient avoir intérêt à n'avoir affaire qu'à un seul débiteur, en l'occurrence le titulaire du carnet TIR. Or, en vertu des dispositions juridiques de l'article 8.7 de la Convention TIR, les douanes doivent, dans la mesure du possible, requérir le paiement des sommes dues de toutes les personnes directement redevables de ces sommes avant d'introduire une réclamation près l'association garante. On ne saurait donc faire abstraction de l'existence du sous-traitant.»

Paragraphe 14

Modifier le paragraphe comme suit:

«14. Compte tenu de tous ces éléments et en prévision d'autres débats, la Commission a provisoirement tiré les conclusions suivantes:

- Le recours à des sous-traitants dans le cadre du régime TIR n'est, en principe, pas contraire aux dispositions et à l'esprit de la Convention TIR;
- Lorsqu'un sous-traitant effectue une opération de transport TIR sous le couvert d'un carnet TIR délivré à un titulaire agréé, sa situation est comparable à celle d'une personne agissant au nom du titulaire. En cas d'infraction, le sous-traitant peut donc devenir, aux termes de l'article 8.7, l'une des personnes directement redevables, conformément à la législation nationale;

- Des renseignements sur le ou les sous-traitants de fait devraient figurer dans le carnet TIR ou y être annexés. Il conviendrait d'établir certaines règles autorisant les douanes à faire la distinction entre le recours légitime à un sous-traitant et la transmission illicite d'un carnet TIR à un tiers.».

Paragraphe 16

Dans la dernière phrase, remplacer «voitures particulières» par «voitures particulières transportées en tant que marchandises».

Paragraphe 18

Dans la dernière phrase, remplacer «50 %» par «15 %».

Paragraphe 20

Modifier le deuxième alinéa en retrait de la dernière phrase comme suit:

- «– En coopération avec les experts invités, établir, traduire et diffuser aux autorités d'agrément du matériel de formation, par exemple, une liste de vérification, un exemple de bonnes pratiques et un manuel de formation;».

7. La version révisée du rapport de la vingt-huitième session de la Commission de contrôle est publiée sous la cote TIRExB/REP/2006/28.

IV. APPLICATION HARMONISÉE DE LA DEUXIÈME PARTIE DE L'ANNEXE 9 DE LA CONVENTION TIR (ACCÈS CONTRÔLÉ AU RÉGIME TIR)

Document: document informel n°1 (2006)/Rev.1.

8. La Commission a examiné en détail le document informel n° 1 (2006)/Rev.1, où figure un exemple de bonne pratique pour l'application de la deuxième partie de l'annexe 9 de la Convention TIR ainsi que les commentaires de membres de la Commission. Elle a formulé un certain nombre de remarques concernant la forme et le contenu du paragraphe 7 de ce document et a décidé de compléter le paragraphe 10 par la phrase suivante: «C'est aux autorités compétentes qu'il appartient de mettre en place une procédure pour les contrôles réguliers.». Enfin, la Commission a demandé au secrétariat de réviser le document en collaboration avec l'IRU en vue d'en présenter une version modifiée à la Commission pour examen à sa prochaine session.

9. La Commission a également abordé la question du statut juridique des exemples de meilleures pratiques figurant dans le manuel TIR. Elle a insisté sur le fait que ces exemples ne sont pas juridiquement contraignants pour les Parties contractantes. Aussi a-t-elle proposé de compléter le chapitre 5.1 introductif du manuel TIR par une phrase similaire à la première phrase du paragraphe 4 du chapitre 5.7: «Il convient de noter que les Parties contractantes n'ont pas l'obligation de respecter les recommandations énoncées au chapitre 5.7.».

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

Document: document informel n° 7 (2006).

10. Après avoir procédé à un échange général de vues sur le concept de sous-traitant lors de l'établissement de la version finale du texte du rapport sur sa vingt-huitième session, la Commission a examiné le document informel n° 7 (2006) établi par le secrétariat TIR et contenant des propositions tendant à faire figurer les sous-traitants dans la Convention TIR. Certains membres ont estimé que les sous-traitants doivent satisfaire aux critères énoncés à la deuxième partie de l'annexe 9. Pour d'autres, si un sous-traitant obtenait de facto le même statut que le titulaire du carnet TIR lui-même, cela enlèverait toute souplesse à l'application du système TIR. On a fait observer que souvent, il était fait appel à un sous-traitant pour couvrir uniquement une distance limitée (par exemple entre le port et l'entrepôt des douanes le plus proche), sur le territoire d'un même pays, et qu'il était par conséquent déraisonnable d'attendre de ce sous-traitant qu'il satisfasse aux mêmes critères que les titulaires de carnets TIR agréés. À cet égard, il a été affirmé que la relation entre le titulaire du carnet TIR et le sous-traitant devrait être considérée comme une relation purement privée ou commerciale, sans aucun transfert de responsabilité financière, comme par exemple dans la Convention CMR. La Commission a toutefois reconnu qu'il serait difficile de soutenir ce point de vue eu égard à l'application de l'article 8.7. Si dans une situation donnée, le sous-traitant était identifié au regard de la loi comme étant directement redevable, il serait alors impossible d'ignorer son existence ou sa responsabilité.

11. Faute de pouvoir adapter une position commune sur ce point de droit, les membres de la Commission se sont rendu compte qu'ils devaient aborder la question de l'existence de facto des sous-traitants afin d'éviter que l'absence, dans la Convention TIR, de toute information sur les sous-traitants ne soit considérée par les Parties contractantes comme une interdiction de toute sous-traitance. C'est pourquoi elle a demandé au secrétariat de remettre sur le métier sa proposition de note explicative à l'article 1 o) de la Convention, pour examen à sa prochaine session.

VI. AGRÉMENT DES VÉHICULES ROUTIERS

Document: document informel n° 8 (2006).

12. La Commission a été informée des activités menées pour donner suite aux décisions qu'elle avait prises à sa session précédente (TIRExB/REP/2005/28draft, par. 20), à savoir:

- Le Comité de liaison de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR) avait établi et transmis à la Commission les directives concernant le contrôle des véhicules ou des conteneurs à bâches coulissantes (document informel n° 8 (2006));
- La Mission d'assistance douanière de l'UE (Bureau d'assistance douanière et fiscale) à la Serbie-et-Monténégro a mis à la disposition du secrétariat une version mise à jour du manuel de formation sur la non-conformité des véhicules routiers avec les règlements techniques TIR (voir TIRExB/REP/2005/26, par. 44);

- Lors du séminaire TIR régional tenu récemment à Sofia les 11 et 12 mai 2006, les problèmes actuels concernant l'agrément des véhicules TIR ont fait l'objet d'un exposé accompagné d'une démonstration pratique. Le séminaire a prié instamment les autorités compétentes et les titulaires de carnets TIR agréés de veiller à ce que les véhicules utilisés dans le cadre du système TIR satisfassent aux prescriptions techniques énoncées dans les annexes 2 et 7 de la Convention.

13. La Commission a remercié le CLCCR pour la liste de vérification et a estimé que, vu l'urgence du problème concernant les camions à rideaux latéraux, cette liste devrait être distribuée dès que possible aux autorités des Parties contractantes chargées de l'agrément, avec un certain nombre de dessins illustrant les principales prescriptions techniques concernant les véhicules équipés de bâches coulissantes. La Commission a souligné que des listes de vérification similaires ou des exemples de meilleures pratiques devraient également être élaborés pour d'autres types de véhicules routiers. Quant au manuel de formation de la Mission d'assistance douanière de l'UE (Bureau d'assistance douanière et fiscale) à la Serbie-et-Monténégro, la Commission a invité la Commission européenne à en autoriser la communication aux Parties contractantes. Entre-temps, elle a demandé au secrétariat de réfléchir aux moyens de le traduire.

14. La Commission a examiné l'idée d'organiser à Genève, à l'intention des autorités d'agrément, un séminaire de formation entièrement consacré à l'application correcte des annexes 2 et 7 de la Convention TIR. Il a été noté que la participation à un tel séminaire serait différente de la participation aux réunions ordinaires organisées par le WP.30/AC.2 et qu'en conséquence les frais de mission à la charge des Parties contractantes seraient plus élevés. Afin d'assurer une représentation aussi large que possible, la Commission a invité tous les acteurs du système TIR ainsi que d'autres organisations à examiner la possibilité de financer les frais de déplacement des participants.

VII. APPLICATION DES ARTICLES 39 ET 40

Document: document informel n° 3 (2006)/Rev.1.

15. La Commission a continué à débattre de la question d'un exemple de bonne pratique en cas de divergences entre les indications figurant sur le manifeste des marchandises du carnet TIR et le contenu du compartiment de chargement (document informel n° 3 (2006)/Rev.1). Elle a souligné que, dans de telles situations, les décisions devraient être prises au cas par cas en fonction des circonstances et de la législation nationale. Elle a toutefois estimé que des orientations générales concernant l'application des articles 39 et 40, comprenant notamment des exemples génériques, pourraient être utiles aux autorités douanières. À cet égard, des membres de la Commission ont donné des informations sur les expériences menées dans leurs pays respectifs. En outre, la Commission a noté qu'en cas de divergences, la Convention CMR peut aussi s'appliquer. La Commission a demandé au secrétariat de remanier le document informel n° 3 (2006)/Rev.1 compte tenu des considérations ci-dessus.

VIII. MONTANT DE LA GARANTIE TIR

Documents: document informel n° 9 (2006); document informel n° 11 (2006).

16. Sur la base des observations reçues de ses membres et de l'IRU (document informel n° 9 (2006) et document informel n° 11 (2006), respectivement), la Commission a réexaminé la question de l'augmentation éventuelle du montant de la garantie TIR, le montant maximum de la garantie étant différent dans les Parties contractantes de l'UE (60 000 euros) et les autres Parties contractantes (50 000 dollars É.-U.). La Commission a relevé que cette différence était indépendante de sa volonté et résultait de la baisse sensible du dollar par rapport à l'euro. Toutefois, la Commission a estimé que les Parties contractantes devraient bénéficier d'un traitement égal et, conformément à l'esprit de la Convention, d'un même niveau de garantie. Cet objectif une fois atteint, il conviendra de prendre des mesures visant à prévenir les problèmes que pourrait poser la fluctuation des taux de change.

17. La Commission a noté que la baisse du dollar n'explique pas à elle seule l'augmentation importante du nombre de transports TIR pour lesquels le montant des droits et taxes douaniers était supérieur au montant de la garantie TIR: des facteurs tels que la proportion importante de marchandises chères et lourdement taxées, l'accroissement de la capacité de chargement des véhicules et les nouvelles techniques d'emballage ont également contribué à cette évolution. Dans certains pays, cette situation a entraîné un recours excessif au convoyage douanier. Afin d'avoir une vue d'ensemble du problème, la Commission a décidé de mener une étude sur la question de savoir si le niveau actuel de la garantie TIR est considéré comme approprié par les Parties contractantes. Dans un premier temps, le secrétariat a été prié d'élaborer un questionnaire pour examen par la Commission à sa prochaine session.

18. La Commission a aussi rappelé qu'elle avait demandé à l'IRU d'examiner les incidences financières qu'aurait un alignement de la limite de la garantie TIR sur le montant appliqué dans l'Union européenne (TIRExB/REP/2005/28, par. 25). À cet égard, l'IRU a fait observer (document informel n° 11 (2006)) que les institutions financières internationales ne seraient pas en mesure d'accepter que, dans les pays n'appartenant pas à l'Union européenne, le montant maximal de la garantie soit porté à l'équivalent de 60 000 euros en dollars car il s'ensuivrait une augmentation très importante de la couverture de garantie et du risque perçu. En conséquence, selon l'IRU, rien ne servait d'examiner une augmentation générale du niveau de garantie, qui serait applicable dans toutes les Parties contractantes.

IX. SURVEILLANCE DU FONCTIONNEMENT DU SYSTÈME DE GARANTIE TIR

Document: document informel n° 10 (2006).

19. La Commission a pris note d'un projet d'enquête sur les demandes de paiement établi par le secrétariat (document informel n° 10 (2006)) et a invité ses membres à formuler des observations par écrit avant le 1^{er} juillet 2006. Elle a estimé que cette enquête devrait être couplée à l'étude sur le niveau de garantie (voir par. 17 ci-dessus) et a demandé au secrétariat d'établir un nouveau document pour examen à sa prochaine session.

X. MANIÈRE DE REMPLIR LA CASE 8 DU CARNET TIR

20. La Commission a été informée qu'il n'existait pas de procédure harmonisée pour le remplissage de la case 8 du carnet TIR intitulée «Documents joints au manifeste»: certaines autorités douanières indiquent les numéros des lettres de voiture CMR même si elles ne sont pas physiquement jointes au carnet TIR tandis que d'autres ne procèdent ainsi que lorsque ces lettres sont agrafées au carnet. L'Administration finlandaise des douanes avait récemment porté cette question à l'attention de la Commission européenne. La Commission a décidé de réexaminer cette question à sa prochaine session à la lumière des renseignements communiqués par les douanes finlandaises. Elle a également invité ses membres à communiquer au secrétariat, avant le 1^{er} août 2006, les réglementations nationales concernant la manière de remplir le carnet TIR, en vue d'établir, à l'intention des titulaires de carnet et des autorités douanières, la marche à suivre, étape par étape, pour remplir le carnet.

XI. DEMANDE ÉMANANT DE L'ADMINISTRATION DES DOUANES DE SERBIE

21. La Commission a été informée d'une demande d'éclaircissement reçue des autorités douanières serbes concernant les transports TIR effectués par un ensemble tracteur-semi-remorque. L'Administration douanière de Serbie souhaiterait savoir si la Convention TIR autorise un changement de tracteur sans surveillance des douanes et, dans l'affirmative, comment un tel changement doit être mentionné dans le carnet TIR.

22. La Commission a estimé qu'il fallait établir une distinction entre les deux situations suivantes: 1) les deux tracteurs appartiennent à un seul et même titulaire de carnet TIR et 2) les tracteurs appartiennent à des titulaires différents. La Commission s'est rendu compte que la deuxième situation était étroitement liée à la question des sous-traitants (voir par. 9 et 10 ci-dessus). Partant du principe qu'un changement de tracteur est autorisé, la Commission a examiné brièvement la question de savoir si ce changement devrait être indiqué dans le carnet TIR. Deux opinions opposées ont été exprimées à ce sujet:

- Pour les uns, la Convention TIR porte essentiellement sur le compartiment réservé au chargement (remorque, semi-remorque, conteneur), c'est-à-dire les éléments où les marchandises se trouvent. Un tracteur sans compartiment réservé au chargement n'a donc pas à faire l'objet d'un agrément TIR et ne présente aucun intérêt pour les autorités douanières. Par conséquent, ni le tracteur ni son éventuel remplacement ne devraient être mentionnés dans le carnet TIR;
- Pour les autres, un tracteur est un véhicule routier, au sens de l'article 1 g). Le régime TIR s'applique non seulement aux marchandises transportées mais aussi à tous les véhicules routiers effectuant un transport TIR. La cargaison et le véhicule sont tous deux soumis au contrôle des douanes et doivent par conséquent figurer sur le carnet TIR. Si le tracteur est remplacé, le carnet TIR doit être modifié en conséquence.

Afin de progresser dans l'étude de cette question, la Commission a demandé au secrétariat et à l'IRU d'établir des documents qui tiendraient compte des différents points de vue exprimés.

XII. ACTIVITÉS DU SECRÉTARIAT TIR

A. Banque de données internationale TIR

23. La Commission a pris note de l'état le plus récent des données transmises à la banque par les Parties contractantes ainsi que des efforts faits par le secrétariat pour accroître le taux de réponse.

B. Registre des scellements douaniers

24. À la demande du secrétariat, la Commission a examiné plusieurs questions relatives à la tenue du registre des scellements douaniers, qui existe sur support papier et est distribué tous les ans aux points de contact douaniers TIR. La Commission a estimé que ce registre est un outil précieux pour les autorités douanières et qu'il devrait être davantage tenu à jour, de préférence sur support électronique. La Commission a souligné qu'il importait de le mettre à jour régulièrement et de faire en sorte qu'il soit accessible en ligne non seulement aux points de contact douaniers TIR mais aussi aux agents des douanes «sur le terrain». Elle a demandé au secrétariat d'établir pour la prochaine session un document présentant les questions techniques et administratives pertinentes.

C. Informatisation du régime TIR

25. La Commission a été informée que le Groupe spécial informel d'experts sur les aspects théoriques et pratiques de l'informatisation du régime TIR avait tenu sa neuvième session à Bratislava les 7 et 8 mars 2006 à l'invitation des autorités douanières slovaques et que le rapport de la session avait été publié sous la cote TRANS/WP.30/GE.1/2005/5. Elle a noté que la première partie du travail effectué par le Groupe d'experts, le premier chapitre du Modèle de référence du régime TIR, avait été approuvé par le WP.30 et que le Groupe d'experts procédait actuellement à l'élaboration d'une description détaillée du futur régime eTIR et de la marche à suivre pour le mettre en place. Elle a aussi noté que deux propositions concernant l'informatisation étaient actuellement à l'examen, les experts douaniers étant favorables à l'une de ces propositions tandis que l'IRU et les experts des associations étaient favorables à l'autre. Elle a pris note du fait que les principales différences entre ces deux propositions portaient sur la gestion de la garantie et sur les procédures de déclaration.

D. Séminaires TIR

26. La Commission a été informée des résultats du Séminaire régional TIR pour les pays des Balkans, tenu à Sofia (Bulgarie) les 11 et 12 mai 2006, et des séminaires TIR nationaux organisés par le secrétariat en Ouzbékistan et au Tadjikistan en avril 2006.

XIII. VÉRIFICATION PAR LE COMITÉ DES COMMISSAIRES AUX COMPTES DE L'ONU ET LE BSCI

27. La Commission a été informée que le Comité des commissaires aux comptes de l'ONU avait procédé en mai 2006 à un audit qui faisait suite à celui effectué au printemps 2005. En outre, conformément aux recommandations que le Comité des commissaires aux comptes avait formulées dans sa lettre de gestion du 5 mai 2005, le Bureau des services de contrôle interne de l'ONU (BSCI) avait effectué, de mars à mai 2006, une vérification de l'Accord entre

la CEE et l'IRU, du fonctionnement général du secrétariat TIR et des tâches effectuées par le secrétariat. Les résultats des audits effectués par le Comité des commissaires aux comptes de l'ONU et le BSCI ne sont pas encore connus. Lorsque ces deux organes auront finalisé leurs rapports, ceux-ci seront soumis au Comité de gestion de la Convention TIR pour information et examen.

XIV. QUESTIONS DIVERSES

A. Application du régime TIR en Italie

28. La Commission a été informée des problèmes auxquels se heurtent les opérateurs de transport turcs en Italie dans le port de Trieste lorsqu'ils prennent en charge des semi-remorques à destination de l'Espagne. Le plus court chemin pour l'Espagne passe par Vérone, Brescia, Gênes et le sud de la France mais cet itinéraire est-ouest fait l'objet d'un quota: l'ensemble des opérateurs turcs ne peuvent y effectuer que 4 000 opérations par an alors que la demande annuelle oscille autour de 23 000 opérations. Pour les opérations qui n'entrent pas dans ce quota, les transporteurs turcs entendent emprunter l'itinéraire dit sud-nord qui part de Trieste et passe par Tarvisio, l'Autriche, l'Allemagne et la France. Bien qu'il soit plus long de 600 km que l'itinéraire est-ouest, cet itinéraire pourrait constituer une solution de rechange viable pour les opérateurs turcs qui n'entrent pas dans le quota susmentionné. Or, les autorités douanières italiennes invoquent les dispositions de l'article 20 de la Convention TIR pour exiger des transporteurs turcs qu'ils empruntent l'itinéraire est-ouest et leur interdire de prendre l'itinéraire sud-nord même lorsque le quota est dépassé.

29. La Commission a noté qu'aux termes de la note explicative à l'article 20, il est recommandé que les autorités douanières ne fassent usage de leur droit de fixer l'itinéraire que lorsqu'elles le jugent indispensable. La Commission a également considéré que les difficultés susmentionnées s'expliquent peut-être par un manque de coordination entre les autorités douanières et les autres autorités italiennes chargées des questions relatives aux quotas. Afin de tirer cette question au clair, la Commission a demandé au secrétariat d'adresser une demande de renseignements aux autorités douanières italiennes.

B. Application du régime TIR en Ukraine

30. Après avoir 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 noté que la mesure de contrôle susmentionnée était toujours en vigueur et que les autorités douanières de l'Ukraine n'avaient à ce jour pas encore répondu aux communications du secrétariat. Elle a estimé que ce problème devrait être porté à l'attention de la Mission permanente de l'Ukraine à Genève et que s'il n'était pas résolu, le Comité de gestion TIR devrait en être saisi à sa session de septembre 2006.

C. Traitement des carnets TIR aux frontières extérieures de la Hongrie

31. La Commission a été informée par l'IRU qu'à certaines frontières extérieures de la Hongrie, les opérateurs de transport TIR se heurtaient depuis un an et demi au problème suivant: on les oblige à recourir aux services d'un courtier en douane, qui leur coûtent 19 euros, pour faire viser leur carnet TIR, et ce, même lorsque le manifeste des marchandises est traduit en hongrois. D'après l'IRU, cette pratique est en contradiction non seulement avec les dispositions de la Convention mais aussi avec les instructions données par les autorités douanières hongroises. La Commission a demandé au secrétariat, sur la base des renseignements détaillés que lui communiquera l'IRU, de prendre contact avec les autorités douanières hongroises afin de remédier à cette situation. À ce propos, M. J. Marques (Communauté européenne) a informé la Commission de contrôle que la Commission européenne s'efforcerait également d'aborder cette question sur le plan communautaire.

D. Modification du code pays ISO de la Roumanie

32. La Commission a noté qu'en 2002 l'Organisation internationale de normalisation (ISO) avait remplacé le code pays de la Roumanie à trois lettres «ROM» par «ROU». En conséquence, les numéros d'identification des titulaires roumains de carnets TIR auraient dû être remplacés par de nouveaux numéros. Or des opérateurs roumains avaient conservé leurs anciens numéros d'identification sur leurs carnets TIR, ce qui a posé des problèmes aux autorités douanières de certains pays. La Commission a chargé le secrétariat d'examiner cette question et de trouver une solution.

E. Entrée en vigueur de l'annexe 10 de la Convention

33. La Commission a rappelé que l'annexe 10 de la Convention, qui introduit un système de contrôle des carnets TIR dans le texte juridique de la Convention, entrerait en vigueur le 12 août 2006. Elle a noté qu'à l'avenir l'IRU fournirait des renseignements détaillés sur la manière dont les Parties contractantes mettraient ce système de contrôle en œuvre.

F. Application du convoi douanier en République du Bélarus

34. À la demande la Commission (TIRExB/REP/2005/28, par. 35), M^{me} N. Rynkevich (Bélarus) a indiqué quels étaient les tarifs du convoi au Bélarus. Conformément à la législation, ces convois pouvaient être organisés par trois services différents du Comité national des douanes et du Ministère de l'intérieur, dont les tarifs oscillaient entre 0,5 et 1 dollar É.-U. par km. Ces chiffres devraient baisser dans un avenir proche.

G. Questions diverses

35. La Présidente a informé la Commission qu'elle avait reçu une lettre de l'Administration des douanes du Kirghizistan, dans laquelle ce pays demande à la Commission de l'aider à résoudre des problèmes concernant l'association garante nationale. Ne sachant pas très bien dans quelle mesure la Commission pouvait intervenir dans ce domaine, la Présidente a invité les autorités douanières kirghizes à lui communiquer de plus amples renseignements. La Commission a pris note de cette information.

XV. RESTRICTIONS À LA DISTRIBUTION DES DOCUMENTS

36. 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} 7, 9 et 11 (2006).

XVI. DATES ET LIEU DES PROCHAINES SESSIONS

37. La trentième session de la Commission est provisoirement fixée à Genève, les 30 et 31 octobre 2006.
