



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité de gestion de la Convention TIR de 1975****Cinquantième session**

Genève, 30 septembre 2010

Point 3 a) i) de l'ordre du jour provisoire

**Activités et administration de la Commission de contrôle TIR****– Activités de la Commission de contrôle TIR: rapport du  
Président de la Commission de contrôle TIR****Rapport de la quarante et unième session de la Commission  
de contrôle TIR***Résumé*

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

**I. Participation**

1. La Commission de contrôle TIR (TIRExB) a tenu sa quarante et unième session les 14 et 15 octobre 2009 à Minsk (Biélorus), à l'aimable invitation du Comité national des douanes de la République du Biélorus.
2. Les membres ci-après de la Commission étaient présents: M. S. Baghirov (Azerbaïdjan), M<sup>me</sup> A. Dubielak (Pologne), M. H. Köseoğlu (Turquie), M. H. Lindström (Finlande), M. V. Luhovets (Ukraine), M. I. Makhovikov (Biélorus), M<sup>me</sup> H. Metaxa Mariatou (Grèce), M. V. Milošević (Serbie) et M<sup>me</sup> J. Popiolek (Commission européenne).
3. L'Union internationale des transports routiers (IRU) a assisté à la session en qualité d'observateur; elle était représentée par M. J. Aciri.

## II. Adoption de l'ordre du jour

4. La Commission a adopté l'ordre du jour de sa session, établi par le secrétariat (document informel TIRExB/AGE/2009/41), en y ajoutant les questions suivantes:

Au titre du point 13 de l'ordre du jour: «Questions diverses»:

- a) Conséquences éventuelles du rejet récent de la proposition d'amendement;
- b) Sous-traitants;
- c) Enquête sur le prix des carnets TIR.

## III. Adoption du rapport de la quarantième session de la Commission de contrôle TIR

5. La Commission a adopté le rapport de sa quarantième session (document informel TIRExB/REP/2008/40draft), moyennant les modifications suivantes:

Paragraphe 16

*Modifier comme suit le paragraphe existant:*

La Commission a noté que, le 17 avril 2009, l'IRU avait informé le secrétariat de la CEE de l'augmentation du prix des carnets TIR délivrés à compter du 1<sup>er</sup> avril 2009. En réponse à une demande d'éclaircissement exprimée par plusieurs membres de la Commission au sujet de la mise en circulation du «carnet expérimental à quatre volets», le représentant de l'IRU a expliqué que l'IRU, s'inspirant d'une expérience semblable menée dans les années 90, avait décidé de proposer ce carnet à un prix inférieur à celui du carnet TIR à quatre volets ordinaire, dans le but de promouvoir l'utilisation du régime TIR pour les opérations de transport entre les pays de l'Union européenne et les pays voisins immédiats, notamment afin d'éviter l'application de procédures d'exportation/importation nationales ou régionales aux frontières, puisque le régime TIR s'applique du départ à l'arrivée en provoquant peu de perturbations aux frontières. Divers membres de la Commission ont fait remarquer qu'ils ne s'opposaient pas à la mise en circulation du carnet expérimental, mais que le principe de l'égalité de traitement leur semblait menacé dans la mesure où certains transporteurs, compte tenu de leur situation géographique et de leurs activités, se retrouvaient désormais dans une position plus favorable que d'autres. Le représentant de l'IRU a souligné que le principe de l'égalité de traitement n'était pas remis en cause par le carnet expérimental, lequel concernait toutes les associations concernées par les opérations de transport bilatérales directes avec l'Union européenne dans le cadre desquelles un régime de transit régional pouvait être utilisé à la place du régime TIR. Il a ajouté que la mise en circulation du carnet expérimental serait examinée en temps utile et que toutes les données d'expérience, positives ou négatives, seraient prises en considération.

Paragraphe 19

*Modifier comme suit le paragraphe existant:*

La Commission a approuvé de façon générale le texte proposé tout en faisant observer qu'il ne semblait pas rendre convenablement compte de certains aspects de l'annexe 10. Ainsi, le projet ne comportait aucune référence aux obligations juridiques découlant de cette annexe et il n'abordait pas la question des solutions de rechange en cas de défaillance du système automatisé. En outre, le projet supposait l'existence d'un serveur local, ce qui n'était pas le cas dans tous les pays. La Commission a fait observer que la recommandation mettait en avant un seul moyen de transmission et que les autres moyens

mentionnés à l'annexe 10 n'étaient pas pris en compte. Elle a toutefois considéré qu'il fallait recommander une transmission directe.

Paragraphe 23, dernière ligne

À la fin de la dernière ligne, *ajouter* relatives non seulement à la garantie, mais aussi à l'assurance.

Paragraphe 30, dernière ligne

Après la dernière ligne, *ajouter* L'IRU avait participé activement à ces deux séminaires.

Paragraphe 31, première ligne

*Remplacer* L'observateur de *par* Le représentant de.

6. Le texte révisé du rapport de la quarantième session de la Commission figure dans le document informel TIRExB/REP/2009/40final.

#### **Document**

Document informel TIRExB/REP/2009/40draft.

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

7. La Commission a poursuivi ses débats sur la question du refus de l'entrée d'un transport TIR dans un pays en s'appuyant sur le document informel n° 9/Rev.1 (2009) établi par le secrétariat, qui contenait, d'une part, des propositions pour une note explicative encourageant les autorités douanières à indiquer dans le carnet TIR la ou les raison(s) du refus et, d'autre part, un exemple des bonnes pratiques apportant des éclaircissements sur la façon dont les autorités douanières devraient traiter le carnet TIR en cas de refus.

8. Bien qu'elle continue à appuyer l'exemple des bonnes pratiques, la Commission a estimé que le document pourrait encore être amélioré. Elle était d'avis en particulier que le document ne devrait concerner que des situations dans lesquelles la décision des autorités douanières de refuser l'accès ne relevait pas des dispositions de la Convention TIR. La Commission a jugé en outre que l'exemple devrait se limiter aux situations dans lesquelles il n'existait aucune solution de remplacement, telle que l'emploi d'un régime national de transit, pour poursuivre le transport.

9. La Commission a prié le secrétariat de réviser le document informel n° 9/Rev.1 (2009), sur la base des instructions ci-dessus, dans le but d'en débattre et éventuellement de l'adopter à sa prochaine session.

#### **Document**

Document informel n° 9/Rev.1 (2009).

## **V. État d'avancement du projet eTIR**

10. Le secrétariat a informé la Commission de l'état d'avancement du projet eTIR. La Commission a noté que le Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR (GE.1) avait décidé, en raison du caractère très technique des questions en jeu, de continuer, pour l'heure, à débattre à distance. Dès que ces échanges auraient permis de dégager un projet de texte complet pour le chapitre 3 du modèle de référence eTIR, consacré à l'analyse en profondeur du régime TIR informatisé, une réunion du GE.1 serait convoquée, probablement au début de 2010.

## **VI. Surveillance de l'application du système de contrôle informatisé des carnets TIR**

11. La Commission a accueilli avec intérêt le document informel n° 11/Rev.1 (2009) élaboré par le secrétariat, dont l'annexe contient un projet de pratique recommandée pour l'application du système de contrôle informatisé des carnets TIR, visé à l'annexe 10 de la Convention.

12. La Commission a adopté le texte proposé pour la pratique recommandée, moyennant les modifications suivantes: a) réexaminer le mot «serveur» afin de faire la distinction entre serveur matériel, où sont entreposées les données, et serveur logiciel, où elles sont traitées; et b) reformuler le paragraphe 5 qui devient une nouvelle partie H intitulée «Informations supplémentaires». Le texte définitif est joint en annexe au présent rapport. Les membres de la Commission ainsi que l'IRU ont été priés de faire parvenir leurs dernières observations, le cas échéant, avant le 7 décembre 2009. Après cette date, le secrétariat transmettrait le projet de pratique recommandée au Comité de gestion TIR (AC.2) pour approbation<sup>1</sup>.

13. La Commission a remercié l'IRU de sa collaboration fructueuse lors de l'élaboration de la pratique recommandée.

### **Document**

Document informel n° 11/Rev.1 (2009).

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

14. La Commission a examiné le document informel n° 15 (2009), dans lequel le secrétariat avait regroupé les contributions présentées par divers membres de la Commission sur les aspects suivants:

a) Établissement d'un mécanisme d'échange d'informations entre les parties concernées et la Commission pour mettre en évidence les fonctions et les responsabilités de cette dernière dans le processus;

b) Procédure et délais de suspension de la garantie dans des circonstances normales;

c) Suspension de la garantie dans des circonstances exceptionnelles, notamment en cas de force majeure.

15. La Commission a poursuivi ses travaux en étudiant à nouveau les contributions dans l'ordre suivant lequel elles avaient été regroupées. Toutefois, malgré quelques observations constructives de membres de la Commission ainsi que de l'IRU, la Commission a estimé qu'il fallait adopter une démarche encore plus structurée. Pour y parvenir, elle a prié le secrétariat de passer en revue les contributions, de formuler des observations et de les présenter dans un meilleur ordre (chrono)logique, en les faisant précéder d'une introduction à examiner à la prochaine session de la Commission. Les membres de la Commission ont été priés de faire parvenir leurs observations au secrétariat avant le 7 décembre 2009, afin qu'elles puissent être incorporées dans le document.

---

<sup>1</sup> On consultera le texte définitif, transmis à l'AC.2 pour approbation, dans le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2010/6.

16. S'agissant de la suspension de la garantie dans des circonstances exceptionnelles, la Commission souhaite toujours obtenir de l'IRU les observations communiquées par le secteur privé, notamment sur l'application des dispositions du droit privé national relatives non seulement à la garantie mais aussi à l'assurance.

**Document**

Document informel n° 15 (2009) (distribution restreinte).

## **VIII. Agrément d'un type particulier de véhicule routier**

### **A. Demande émanant des autorités douanières biélorusses**

17. S'agissant des considérations de la Commission, selon lesquelles les dispositions de la Convention TIR ne couvraient pas l'agrément de véhicules comportant un plateau pour le transport de marchandises pondéreuses ou volumineuses ainsi qu'un compartiment fermé qui peut être scellé, M. Makhovikov (Biélorus) a remercié la Commission de son étude approfondie et l'a informée que les autorités douanières biélorusses acceptaient les considérations de la Commission en ce qui concernait l'application pratique. Il a ajouté que, en dépit d'une invitation de la Commission en ce sens, il ne semblait pas nécessaire pour l'instant de demander un nouvel examen au Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30).

**Document**

Document informel n° 11 (2008).

### **B. Demande émanant des autorités douanières estoniennes**

18. La Commission a examiné en détail la question posée par les autorités douanières estoniennes qui souhaitaient savoir si la construction d'un type particulier de véhicule dont le plancher comportait des gouttières pour faciliter et rendre plus sûr le transport de bobines de tôles, satisfaisait aux prescriptions de la Convention TIR, en particulier aux dispositions des alinéas *c* et *d* de l'article 1 de l'annexe 2. La Commission était d'avis que, puisque la délivrance du certificat d'agrément était du ressort des autorités nationales compétentes, il pouvait arriver qu'une autorité compétente agrée un certain type de véhicule et une autre pas, peut-être en se référant aux mêmes dispositions de la Convention.

19. Concernant cette situation précise, plusieurs membres de la Commission ont indiqué avoir consulté des experts nationaux et obtenu des réponses divergentes. Certains experts ont estimé que les gouttières étaient aménagées de telle manière qu'il était impossible de dissimuler dans le compartiment de charge quoi que ce soit qui puisse échapper aux autorités douanières lors de l'inspection du véhicule. Pour d'autres, un tel type de véhicule ne devrait pas être agréé, parce que, en cas de transport de marchandises autres que les bobines prévues, les autorités douanières ne pourraient pas vérifier les gouttières dans le plancher sans avoir déplacé au préalable toutes les marchandises. La Commission est convenue que, de toute manière, il serait utile de joindre au certificat d'agrément des photographies dûment certifiées, conformément aux dispositions de l'article 2 à l'annexe 3 afin d'informer les autorités de l'existence d'espaces vides dans le véhicule concerné.

20. D'une façon générale, 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. Parallèlement, 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.

21. Revenant à la présente demande, la Commission a décidé de suivre la démarche décrite ci-dessus et a prié le secrétariat de consulter un ou plusieurs experts de la construction automobile. D'après leurs conseils, la Commission pourrait décider des étapes suivantes, notamment la transmission éventuelle de la demande à l'AC.2.

#### **Documents**

Documents informels n<sup>os</sup> 4, 14 et 16 (2009).

### **C. Problèmes rencontrés par les autorités finlandaises**

22. M. Lindström (Finlande) a fait rapport sur une affaire récente, dans laquelle les autorités compétentes finlandaises avaient refusé d'agréer un type particulier de véhicule, équipé de bâches coulissantes et d'un toit coulissant, qui avait déjà été agréé par les autorités compétentes dans un autre pays. Finalement, après de multiples échanges d'informations entre les autorités finlandaises et le constructeur, celui-ci avait décidé de renoncer à obtenir l'agrément de ce type particulier de véhicule dans le cadre du régime TIR jusqu'à ce que certaines améliorations aient été apportées qui garantiraient la sécurité du véhicule pour les douanes.

23. La Commission a remercié M. Lindström pour ces informations et a rappelé l'existence de listes de contrôle pour l'agrément TIR, qui pourraient aider les autorités compétentes lors de l'agrément de véhicules (ECE/TRANS/WP.30/2007/21).

## **IX. Emploi du mot «colis»**

24. À titre d'introduction, le secrétariat a informé la Commission qu'il semblait que les autorités douanières de certains pays faisaient des difficultés lorsque la description des marques, du nombre et du type des colis ou celle des marchandises n'était pas identique dans la lettre de voiture CMR et dans le carnet TIR.

25. En raison du peu d'informations fournies, la Commission n'a pas été en mesure de déterminer les véritables raisons du problème qui semblait, à première vue, lié à des considérations de responsabilité commerciale. La Commission a décidé de reprendre l'examen de cette question si elle disposait de nouvelles informations indiquant la nécessité de résoudre le problème dans le cadre de la Convention TIR.

#### **Document**

Document informel n<sup>o</sup> 17 (2009).

## **X. Invalidation des carnets TIR délivrés à des titulaires exclus**

26. À la demande de la Commission, l'IRU a expliqué que la question de l'invalidation des carnets TIR délivrés à des titulaires habilités n'était pas nouvelle en soi mais que récemment des associations nationales avaient dû recourir à la suspension de l'habilitation

des titulaires de carnets TIR et donc à l'invalidation de ces carnets pour éviter l'utilisation de ceux-ci après la date de suspension.

27. Le secrétariat a relevé la discordance entre une telle procédure (qui découle du fait que dans la pratique les carnets TIR ne sont pas délivrés un par un mais sous forme d'un jeu complet) et les dispositions juridiques du paragraphe 3 de l'article 6, qui stipulent que les carnets TIR ne peuvent être délivrés qu'aux titulaires habilités.

28. D'une manière générale, la Commission a souligné l'importance d'établir une bonne communication entre les associations nationales et les titulaires de carnets TIR dans le but d'éviter l'utilisation non autorisée de ces carnets. Elle a estimé qu'il était important aussi que les associations nationales établissent des relations étroites avec les autorités compétentes, en informant celles-ci de toute mesure prise pour invalider des carnets TIR. Elle était en même temps d'avis que, tant qu'un mécanisme reconnu à l'échelle internationale n'aurait pas été mis en place, on ne pouvait partir du principe que toute invalidation de carnets TIR par la chaîne de garantie conduisait immédiatement à l'invalidation de la garantie.

29. La Commission a reconnu qu'une étude approfondie portant sur les questions pratiques ainsi que sur les implications juridiques était nécessaire. Elle a donc invité le secrétariat, parallèlement à une demande analogue formulée par le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30), à élaborer un document résumant tous les débats qu'elle a tenus sur la question et présentant d'autres considérations préliminaires, pour examen à sa prochaine session. L'IRU a été invitée à soumettre un document décrivant le cadre et les détails de son mécanisme de notification.

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

### **Problèmes rencontrés par les titulaires étrangers de carnets TIR sur le territoire de la Fédération de Russie et d'autres Parties contractantes**

30. L'IRU a rendu compte des problèmes auxquels sont confrontés les titulaires étrangers de carnets TIR sur le territoire de la Fédération de Russie où, dans certains cas, la décision de prescrire une escorte ne semble être prise que sur la base des droits et des taxes en jeu bien que le WP.30 et l'AC.2 aient adopté récemment un nouveau commentaire à l'article 23 stipulant que la prescription d'escortes devrait plutôt être fondée sur une analyse des risques. Le secrétariat a répondu qu'une lettre sur la question avait été envoyée aux autorités douanières russes et qu'une réponse devait parvenir sous peu.

31. La Commission a été informée par l'IRU que le Gouvernement russe avait promulgué, le 5 novembre 1999, le décret 1223/99, sur les mesures à prendre pour empêcher la pénétration sur le territoire russe d'organisations terroristes étrangères dans la région du Nord-Caucase. Ce décret, introduit à l'époque pour contrôler les transports en provenance de Tchétchénie, semblait avoir pris une nouvelle importance ces derniers mois. Selon les informations reçues, seuls les transports effectués par des véhicules immatriculés dans les pays de la Communauté des États indépendants (CEI) sont autorisés à entrer sur le territoire russe, ce qui entraîne d'importantes pertes financières pour les transporteurs des autres pays. Toutefois, selon les informations fournies par des membres de la Commission, la situation semblait s'être améliorée ces derniers temps. Le secrétariat a été prié de surveiller la situation.

## **XII. Réintroduction de la garantie TIR dans l'Union européenne pour les marchandises présentant un risque élevé de fraude**

32. La Commission a pris note des informations émanant de l'IRU selon lesquelles, à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2009, l'IRU avait obtenu le consentement des assureurs à la réintroduction de la garantie TIR complète pour toutes les marchandises, à l'exception du tabac, de l'alcool (et de certains produits dérivés). La Commission a accueilli ces progrès avec satisfaction.

### **Document**

Document informel n° 18 (2009).

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

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

33. La Commission a été informée par le secrétariat que la Banque de données internationale TIR (ITDB) contenait des données sur 61 000 transporteurs, dont 41 000 étaient titulaires habilités de carnets TIR. Elle a noté que le secrétariat avait abordé la deuxième phase de l'exécution du projet ITDBonline+, qui comportait la construction du «site Web ITDBonline+». Le secrétariat, en collaboration avec les autorités compétentes nationales, avait prévu de tester ce site au début de 2010 dans le cadre d'une expérience pilote. Le site ne serait d'abord disponible qu'en anglais, en français et en russe, mais par la suite à la demande des Parties contractantes et en collaboration avec elles, il devrait être disponible aussi dans d'autres langues.

### **B. Séminaires de formation TIR**

34. Le secrétariat a informé la Commission qu'il participerait le 21 octobre 2009 à un séminaire organisé par l'United States Agency for International Development (USAID) et par le Ministère tadjik des transports et des communications sur le rôle et l'importance des conventions de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE) pour le développement du secteur des transports au Tadjikistan. Une part importante du séminaire serait consacrée à l'application du régime TIR au Tadjikistan et dans les pays voisins. Les 25 et 26 octobre 2009, le secrétariat participerait au Séminaire sur la facilitation des échanges et du transport routier dans les pays arabes, organisé conjointement par la Ligue des États arabes et par l'IRU.

## **XIV. Projet de budget et plan des dépenses de la Commission de contrôle TIR et du secrétariat TIR pour l'année 2010**

35. La Commission a approuvé le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2009/9, contenant le projet de budget et le plan des dépenses de fonctionnement de la Commission et du secrétariat TIR pour l'année 2010, sans autres commentaires, et a pris note des documents ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2009/7 et ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2009/8, où étaient communiqués les comptes complets et définitifs de la Commission et du secrétariat TIR pour 2008 et l'état financier provisoire pour 2009, respectivement.

**Documents**

ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2009/9, ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2009/8,  
ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2009/7.

**XV. Questions diverses****A. Conséquences éventuelles du rejet récent de la proposition d'amendement**

36. Plusieurs membres de la Commission ont indiqué qu'ils s'attendaient à des problèmes à la suite de la non-acceptation de la proposition visant à faire passer le montant maximal de la garantie de 50 000 dollars des États-Unis à 60 000 euros. M. Makhovikov (Biélorus) a signalé que dans son pays, où le niveau avait déjà été porté à 60 000 euros dans le cadre d'une expérience menée depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2009, les escortes avaient été trois fois moins nombreuses en 2009 que les années précédentes. Il a souligné l'importance pour son pays, grand pays de transit, que cette question connaisse une issue favorable.

37. L'IRU a évoqué les débats sur ce sujet menés par le WP.30 en 2007 et en 2008 et l'évaluation des assureurs quant aux conséquences d'une augmentation du montant de la garantie. Il a été rappelé à la Commission que les assureurs avaient déclaré clairement qu'ils étaient prêts à accepter une augmentation du niveau de garantie pour tout pays qui aurait introduit des outils appropriés de gestion des risques, tels que le régime SafeTIR en temps réel (transmission en temps réel des données SafeTIR et systèmes en ligne de vérification de la validité de la garantie).

**B. Sous-traitants**

38. À la demande de divers membres de la Commission, le secrétariat a indiqué que, pour donner suite aux débats de la Commission sur la question, il présenterait au WP.30 ou à l'AC.2 un document contenant une proposition de nouveau commentaire qui recommanderait, dès lors que les autorités du bureau de douane de départ avaient dûment accepté un carnet TIR présenté par un sous-traitant, que cette décision soit respectée par toutes les autorités intervenant dans le transport TIR.

**C. Enquête sur le prix des carnets TIR**

39. Réexaminant l'enquête sur le prix des carnets TIR, la Commission s'est demandé comment présenter les conclusions de l'enquête à l'AC.2 de manière que celui-ci dispose, en complète transparence, d'informations de qualité suffisante et que les normes de confidentialité soient néanmoins respectées. Considérant que les informations sur le prix des carnets TIR n'étaient ni confidentielles ni à diffusion restreinte mais appartenaient au domaine public, la Commission a approuvé un projet de document établi par le secrétariat, sous réserve d'un amendement au texte; il y serait stipulé clairement que toutes les fourchettes de prix indiquées par les pays devraient être examinées séparément et ne pas être comparées les unes aux autres, puisqu'elles sont établies sur la base de critères tels que, entre autres, le niveau de vie et le nombre de carnets TIR délivrés par le pays concerné. L'IRU a offert de collaborer avec le secrétariat en vue d'aboutir à une formulation appropriée. Outre cet amendement, la Commission a prié le secrétariat de présenter le document à l'AC.2 pour examen à sa prochaine session.

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

40. La Commission a décidé que les documents ci-après, publiés pour la présente session, devaient faire l'objet d'une distribution restreinte: document informel n° 15 (2009) et projet de document pour l'AC.2 sur le prix des carnets TIR.

## **XVII. Remerciements**

41. La Commission a remercié la direction du Comité national des douanes du Bélarus d'avoir accueilli la réunion et s'est félicitée des échanges de vues informels organisés avec des représentants de ce comité et avec l'Association nationale bélarussienne BAMAP. Des remerciements tout particuliers ont été adressés à M. Makhovikov (Bélarus) grâce auquel la réunion s'est déroulée de façon harmonieuse et constructive.

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

42. La Commission a décidé de tenir sa quarante-deuxième session le 1<sup>er</sup> février 2010, en marge de la cent vingt-quatrième session du WP.30.

---