



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité de gestion de la Convention TIR de 1975****Quatre-vingt-deuxième session**

Genève, 8 février 2024

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 TIR :****Rapport du Président de la Commission de contrôle TIR****Rapport de la Commission de contrôle TIR (TIRExB)  
sur sa quatre-vingt-dix-huitième session\*\*****I. Participation**

1. La Commission de contrôle TIR (TIRExB) a tenu sa quatre-vingt-dix-huitième session le 9 octobre 2023 à Genève.
2. Les membres de la TIRExB dont les noms suivent y ont participé : M. M. Ayati (Iran (République islamique d')), M. M. Ciampi (Italie), M. E. Khakimov (Ouzbékistan), M. P. J. Laborie (Commission européenne), M. H. R. Mayer (Autriche), M. A. Şenmanav (Turquie), M. J. Sharipov (Tadjikistan) et M<sup>me</sup> C. Zuidgeest (Pays-Bas).
3. M<sup>me</sup> T. Rey-Bellet a assisté à la session en qualité d'observatrice de l'Union internationale des transports routiers (IRU).

**II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)***Document(s) :* Document informel TIRExB/AGE/2023/98

4. La TIRExB a adopté l'ordre du jour de la session, figurant dans le document informel TIRExB/AGE/2023/98, et a décidé d'examiner d'autres documents au titre des points 3 (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2023/8/Corr.1), 10 (document informel n° 13 (2023)) et 11 b) (documents informels n°s 12 (2023), 14 (2023) et 15 (2023)) de l'ordre du jour.

---

\* Nouveau tirage pour raisons techniques (12 janvier 2024).

\*\* Il a été convenu que le présent document serait publié après la date normale de publication en raison de circonstances indépendantes de la volonté du soumetteur.



### **III. Adoption du rapport de la TIRExB sur sa quatre-vingt-dix-septième session (point 2 de l'ordre du jour)**

*Document(s)* : Document informel TIRExB/REP/2023/97 draft

5. La TIRExB a adopté le rapport de sa quatre-vingt-dix-septième session tel qu'il figure dans le document informel TIRExB/REP/2023/97 draft et a demandé au secrétariat de soumettre la version finale au Comité de gestion TIR (AC.2) pour approbation.

### **IV. Programme de travail pour la période 2023-2024 (point 3 de l'ordre du jour)**

*Document(s)* : ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2023/8 et  
ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2023/8/Corr.1

6. La TIRExB a adopté son programme de travail tel qu'il figure dans les documents ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2023/8 et ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2023/8/Corr.1 et a noté que ce programme avait également été soumis à l'AC.2 à sa quatre-vingt-unième session (11 octobre 2023).

### **V. Promotion de l'élargissement géographique du système TIR (point 4 de l'ordre du jour)**

*Document(s)* : Document informel n° 8/Rev.1 (2023)

7. La TIRExB a examiné le projet révisé de feuille de route visant à mettre en œuvre le système TIR dans de nouvelles régions qui figure dans le document informel n° 8/Rev.1 (2023).

8. La TIRExB a confirmé que la feuille de route devrait à la fois rester concise et donner les raisons pour lesquelles certaines activités seraient prioritaires par rapport à d'autres. Elle a souligné que l'élargissement géographique impliquait : a) de veiller à ce que les Parties contractantes d'importance stratégique pour le système TIR qui avaient mis en service ce système mais pour lesquelles le nombre de carnets TIR vendus restait faible et n'était pas proportionnel aux échanges commerciaux réalisés (telles que la Chine, l'Inde et le Pakistan) aient davantage recours au régime TIR et à la procédure eTIR ; b) de veiller à ce que les Parties contractantes à la Convention TIR situées le long de corridors d'importance stratégique qui n'avaient pas encore mis en service le système TIR (telles que l'Iraq et l'Égypte) le fassent et utilisent ce système ; c) de repérer les États Membres de l'ONU qui n'étaient pas des Parties contractantes à la Convention TIR mais qui revêtaient une importance stratégique pour le système en raison du volume de leurs échanges commerciaux ou parce qu'ils représentaient une liaison nécessaire à la formation d'un corridor TIR (telles que le Brésil et le Nigéria), en vue de les encourager à ratifier la Convention.

9. La TIRExB a également suggéré de contacter le secrétariat de l'Organisation mondiale des douanes pour lui demander s'il existait une liste à jour des systèmes de transit régionaux actuellement utilisés. Elle a aussi souligné que la feuille de route devrait mettre en avant les avantages du système TIR, en particulier sa portée mondiale, grâce à laquelle ses usagers étaient plus libres que ceux des systèmes de transit régionaux.

10. La TIRExB a chargé le secrétariat de continuer à travailler sur le projet et de lui présenter une version révisée à sa session suivante.

## **VI. Adaptation du régime TIR aux exigences actuelles en matière de commerce, de logistique et de transport (point 5 de l'ordre du jour)**

*Document(s)* : Document informel n° 25/Rev.1 (2022)

11. La TIRExB a examiné le document informel n° 25/Rev.1 (2022), élaboré sous la forme d'une présentation Microsoft PowerPoint, et a signalé plusieurs problèmes mineurs, principalement des problèmes linguistiques. Elle a demandé au secrétariat d'établir, pour sa session suivante, une version révisée qui tiendrait compte des observations formulées au cours de la session et de celles qui lui seraient directement transmises par ses membres. Elle a noté que, comme convenu, le secrétariat engagerait un graphiste chargé de mettre en forme le document contenant les directives et de le préparer en vue de son impression. Elle examinerait une nouvelle fois les directives à ce stade et formulerait éventuellement des observations sur la forme et le fond.

## **VII. Informatisation du régime TIR (point 6 de l'ordre du jour)**

### **A. Connexion des systèmes douaniers nationaux au système international eTIR**

12. La TIRExB s'est félicitée de l'issue fructueuse de la réunion des Amis de la présidence organisée à Samarcande (Ouzbékistan) les 21 et 22 juin 2023 à l'aimable invitation de l'administration douanière ouzbèke et avec le soutien du secrétariat, de la Commission européenne, de l'IRU, du couloir Europe-Caucase-Asie, de la Banque islamique de développement et de l'Agence allemande de coopération internationale (GIZ). Comme suite à cette réunion, qui visait à promouvoir l'application de la procédure eTIR le long du corridor médian, le Kazakhstan, le Kirghizistan et le Tadjikistan avaient mis à disposition des consultants nationaux chargés de raccorder leurs systèmes douaniers nationaux au système international eTIR. Les contrats des consultants du Kazakhstan et du Kirghizistan étaient déjà signés et, selon les ressources disponibles, le consultant du Tadjikistan pourrait normalement être engagé à la fin de l'année ou au début de 2024.

### **B. Banque de données internationale TIR**

13. La TIRExB a accueilli avec intérêt le rapport de situation sur la Banque de données internationale TIR (ITDB) présenté par le secrétariat. Elle a été informée des chiffres actualisés relatifs aux données enregistrées et à l'utilisation des services dans l'ITDB (1 156 utilisateurs de l'application Web, 30 089 titulaires de carnet TIR habilités, 282 enregistrements de timbres et de scelllements douaniers et 2 991 bureaux de douane en mesure de gérer les opérations TIR). Elle a également été informée de faits récents liés à l'ITDB et au projet eTIR, en particulier s'agissant de la phase finale de développement et de test de l'application nationale eTIR. M. E. Khakimov a cherché à savoir si de nouveaux services Web pourraient transférer automatiquement les données relatives aux titulaires de carnets TIR des systèmes douaniers nationaux à l'ITDB, indiquant qu'une telle fonctionnalité l'intéresserait.

### **C. Financement du système international eTIR**

*Document(s)* : Document informel n° 10 (2023).

14. La TIRExB a examiné le document informel n° 10 (2023), dans lequel figure un résumé des aspects déjà examinés en ce qui concerne le financement du système international eTIR ainsi qu'un budget prévisionnel pour la poursuite du développement et de l'exploitation. Elle a noté que les prévisions concernant les ventes de carnets TIR et l'émission de garanties électroniques au cours des dix prochaines années (selon des scénarios fondés sur le maintien du statu quo et des scénarios optimistes) reposaient sur des hypothèses

relatives aux progrès qui seraient réalisés dans le cadre de la connexion des systèmes douaniers nationaux au système international eTIR.

15. La TIRExB a noté que, de l'avis de l'IRU, le secteur du transport n'était pas en mesure de financer le système international eTIR, en particulier parce que, dans la plupart des pays, la procédure eTIR n'était pas encore disponible. Elle s'est toutefois demandé si les économies réalisées grâce à l'environnement numérique (puisque'il n'y avait plus besoin d'imprimer, de transporter et de stocker les carnets TIR) ne pourraient pas suffire au financement.

16. La TIRExB a décidé d'attendre que le consultant qui serait notamment chargé de trouver d'autres moyens de financer la TIRExB et le secrétariat TIR fasse rapport, et d'examiner les solutions qui seraient proposées, y compris les autres ressources qui pourraient être suggérées, pour voir si ces solutions pourraient s'appliquer au financement du système international eTIR.

### **VIII. Appui aux activités de formation à l'application de la Convention TIR (point 7 de l'ordre du jour)**

17. La TIRExB a noté que le secrétariat établirait la douzième édition révisée du Manuel TIR au cours de l'année 2024, une fois que l'AC.2 aura approuvé les nouveaux exemples de bonnes pratiques et la révision du commentaire à l'article 3.

### **IX. Supervision de l'impression et de la délivrance centralisées des carnets TIR et surveillance de leur prix (point 8 de l'ordre du jour)**

18. La TIRExB a noté que le secrétariat n'avait malheureusement pas récupéré l'accès aux données stockées dans l'outil d'enquête en ligne utilisé pour recueillir des données sur le prix des carnets TIR. Elle lui a demandé de renvoyer l'enquête (dans un format permettant de collecter les données) aux pays pour lesquels on ne disposait toujours pas d'informations sur le prix du carnet TIR en 2023 et d'expliquer pourquoi certains pays qui avaient déjà répondu étaient priés de le faire à nouveau.

19. En l'absence d'un outil d'enquête approprié, la TIRExB a également demandé au secrétariat d'envoyer l'enquête sur les demandes de paiement sous un autre format. Enfin, étant donné qu'elle devait régulièrement envoyer des enquêtes, elle a aussi demandé au secrétariat de se renseigner sur la possibilité d'intégrer ou d'élaborer un outil dédié dans l'ITDB.

### **X. Gestion du budget TIR (point 9 de l'ordre du jour)**

*Document(s)* : Documents informels n<sup>os</sup> 9/Rev.1 (2023) et 11 (2023)

20. La TIRExB a examiné le document informel n<sup>o</sup> 9/Rev.1 (2023) dans lequel figure une version révisée du projet de nouvelle note explicative à la Convention TIR visant à officialiser la décision que l'AC.2 avait prise à sa vingt-huitième session et par laquelle il l'autorisait à modifier, sur proposition du Secrétaire TIR, les montants alloués aux différentes rubriques budgétaires, dans les limites de son budget approuvé et de celui du secrétariat TIR.

21. La TIRExB a également pris note du document informel n<sup>o</sup> 11 (2023), dans lequel l'IRU précisait au nom du secteur privé les raisons pour lesquelles elle n'était pas favorable à l'ajout d'une telle note explicative dans la Convention TIR. La TIRExB a indiqué que le mécanisme visé ne devrait pas encourager l'établissement de budgets erronés mais qu'il était essentiel qu'elle puisse modifier les montants alloués à différentes rubriques budgétaires au cours d'un exercice car cela lui permettrait de disposer de la marge de manœuvre nécessaire à l'exécution de son mandat.

22. La TIRExB a donc approuvé la nouvelle note explicative et a demandé au secrétariat de la soumettre à l'AC.2.

## **XI. Règlement des différends entre les Parties contractantes, les associations, les compagnies d'assurances et les organisations internationales (point 10 de l'ordre du jour)**

### **Contrôles réguliers des transports TIR à certains points de passage des frontières**

*Document(s)* : Documents informels n<sup>os</sup> 18 (2022), 22 (2022) et 13 (2023)

23. La TIRExB a rappelé qu'à ses précédentes sessions, elle avait examiné les documents informels n<sup>os</sup> 18 (2022) et 22 (2022), soumis par l'IRU, le premier portant sur les contrôles réguliers des transports TIR à certains points de passage des frontières et le second présentant des données supplémentaires sur ces contrôles.

24. La TIRExB a examiné le document informel n<sup>o</sup> 13 (2023), soumis par l'IRU, dans lequel figurent les résultats d'une enquête menée à ce sujet auprès des titulaires de carnets TIR.

25. Le secrétariat a fait savoir à la TIRExB qu'il avait écrit à l'administration douanière azerbaïdjanaise afin d'attirer son attention sur cette question, mais qu'il n'avait pas encore reçu de réponse. Dès réception, la réponse serait transmise par courrier électronique aux membres de la TIRExB.

26. Dans l'intervalle, la TIRExB a décidé de proposer d'organiser une réunion informelle en ligne en novembre 2023 pour discuter des questions relevant de ce point de l'ordre du jour, clarifier la situation et, éventuellement, trouver des moyens de réduire le nombre de contrôles physiques inutiles des véhicules circulant sous le couvert de carnets TIR.

## **XII. Questions diverses (point 10 de l'ordre du jour)**

### **A. Activités du secrétariat**

#### **1. Mesures visant à donner suite à des décisions précédentes de la TIRExB**

27. La TIRExB a pris note du fait qu'aucune mesure de suivi n'était en attente.

#### **2. Organisation de manifestations relatives au régime TIR**

28. La TIRExB a rappelé qu'une réunion des Amis de la présidence s'était tenue à Samarcande (Ouzbékistan) les 21 et 22 juin 2023 (voir la section VII.A).

#### **3. Rapport d'avancement sur les activités des consultants**

29. La TIRExB a noté :

- Que le consultant chargé de la mise au point de l'application nationale eTIR avait été engagé et avait terminé son travail. L'application était en phase de test ;
- Qu'un autre consultant avait terminé de travailler sur le modèle de données eTIR dans le logiciel GEFEG.FX et que les versions révisées des tableaux figurant dans les spécifications fonctionnelles et techniques du système eTIR étaient disponibles dans toutes les langues de travail de la Commission économique pour l'Europe ;
- Que le consultant chargé d'élaborer les directives relatives à l'utilisation du régime TIR et de la procédure eTIR pour le transport intermodal serait probablement recruté début janvier, car le calendrier des procédures administratives de l'Office des Nations Unies à Genève n'avait pas permis de mener à bien le processus de recrutement avant la fin de 2023 ;

- Que le consultant qui se pencherait sur les questions juridiques et sur le financement du secrétariat TIR avait été engagé et devrait soumettre son rapport avant la fin de l'année.

## B. Autres questions

*Document(s)* : Documents informels n<sup>os</sup> 12 (2023), 14 (2023) et 15 (2023)

30. La TIRExB a pris note du document informel n<sup>o</sup> 12 (2023), soumis par l'IRU, concernant le passage à la phase 5 du nouveau système de transit informatisé (NSTI) et les problèmes selon elle susceptibles de se poser. M. P. J. Laborie a communiqué à la TIRExB les informations ci-après.

31. Le 5 avril 2023, l'IRU avait adressé un courrier électronique à la Direction générale de la fiscalité et de l'union douanière (TAXUD) à propos du passage en cours de la phase 4 à la phase 5 du NSTI et des incidences pour son application de pré-déclaration électronique TIR (TIR-EPD). Dans ce courrier, elle affirmait que la transition vers la phase 5 du NSTI n'était pas compatible avec des expéditeurs multiples. Après avoir échangé avec les États membres de l'Union européenne, l'IRU avait indiqué que les transports TIR impliquant des expéditeurs multiples pourraient nécessiter plusieurs déclarations NSTI-TIR, au lieu d'une seule comme lors de la phase 4 du NSTI. Étant donné que ces affirmations devaient être vérifiées en interne sur le plan technique, la TAXUD n'avait pas encore fourni de réponse.

32. De plus, dans une lettre datée du 13 juin 2023, l'IRU avait indiqué que le passage de la phase 4 à la phase 5 pourrait poser problème pour les transports impliquant des lieux de chargement et de déchargement multiples. La TAXUD avait répondu par écrit les 13 et 22 juin 2023 concernant le cas des chargements multiples. Elle avait confirmé que la pratique qui avait cours lors de la phase 4 du NSTI, c'est-à-dire de n'indiquer dans le NSTI que le dernier lieu de chargement et le dernier lieu de déchargement du dernier déplacement NSTI TIR, pourrait se poursuivre lors de la phase 5.

33. Dans le document informel n<sup>o</sup> 12 (2023), l'IRU avait mentionné des problèmes que les titulaires de carnets TIR pourraient rencontrer comme suite au passage à la phase 5 du NSTI, concernant :

- La communication de données relatives aux chargements dans le cas d'expéditeurs multiples ;
- La limitation des possibilités de prise en compte des lieux de chargement et de déchargement multiples ;
- L'harmonisation des données.

34. Observations préliminaires d'ordre général :

- Les transports TIR ne seraient pas limités par le passage de la phase 4 à la phase 5 du NSTI. Le NSTI continuerait de permettre la dématérialisation des échanges de volets des carnets TIR dans l'Union européenne. En cas de doute ou de contrôle, le carnet TIR continuerait de primer sur les données du NSTI.
  - Plusieurs États membres de l'Union européenne déjà passés à la phase 5 avaient confirmé à la TAXUD que les titulaires pouvaient envoyer des données NSTI TIR et que les bureaux de douane les recevaient bien et pouvaient imprimer les documents d'accompagnement.
- Les restrictions exceptionnelles susceptibles de s'appliquer temporairement aux données ou aux procédures lors du passage à la phase 5 auraient pour but de permettre la continuité des opérations et la communication entre les États membres de l'Union européenne utilisant différentes phases du NSTI.
- La TIRExB n'était pas l'instance indiquée pour débattre de questions techniques, d'autant plus que les problèmes mentionnés par l'IRU étaient déjà soumis à l'examen de la TAXUD. Comme indiqué à l'IRU lors de la précédente réunion de l'Organe de mise en œuvre technique, l'unité B.1 de la TAXUD était favorable à l'idée d'organiser

une réunion sur la mise en œuvre de la phase 5 du NSTI avec les experts techniques de l'IRU concernés.

35. En ce qui concerne la soumission de renseignements anticipés sur le chargement pour les transports ayant des expéditeurs multiples :

- Au cours du passage à la phase 5 du NSTI, l'IRU pourrait envoyer des données TIR par l'intermédiaire de l'application TIR-EPD aux États membres de l'Union européenne passés à la phase 5 ou à ceux restés à la phase 4. L'application TIR-EPD devrait être capable de prendre en charge les deux systèmes.
  - Si le titulaire utilisait l'application TIR-EPD pour envoyer des données TIR accompagnées ou non de données relatives à la sûreté et à la sécurité au bureau de douane de départ dans un État membre de l'Union européenne en phase 5, il ne serait pas nécessaire de fournir des données relatives à l'expéditeur. Si le titulaire souhaitait inclure de telles données, il ne pourrait mentionner qu'un expéditeur au niveau « Envoi ». Étant donné qu'il n'était pas possible de faire figurer ces informations au niveau « House consignment », un seul expéditeur pourrait donc en tout et pour tout être mentionné. Cette restriction s'appliquerait pendant la période de transition, qui devait durer jusqu'au 21 janvier 2025, et ne concernerait pas que les déclarations TIR mais tous les types de déclaration de transit. Après acceptation par le bureau de douane de départ, les données de la déclaration (avec ou sans informations sur l'expéditeur) seraient transmises au bureau de douane de destination dans l'Union européenne, par l'intermédiaire d'un convertisseur si l'État membre de destination utilisait la phase 4 du NSTI.
  - Si le titulaire utilisait l'application TIR-EPD pour envoyer des données TIR accompagnées de données relatives à la sûreté et à la sécurité (« Consignor security ») au bureau de douane de départ dans un État membre de l'Union européenne en phase 4 du NSTI, les informations relatives à l'expéditeur seraient obligatoires. Elles seraient facultatives en l'absence de données relatives à la sûreté et à la sécurité. Comme dans la phase 4 du NSTI, la déclaration de la phase 5 pourrait inclure l'expéditeur au niveau « Envoi » (champ vide si l'expéditeur était le titulaire). En cas d'expéditeurs multiples, cette information ne serait pas nécessaire si le chargement quittait l'Union européenne via un bureau de douane situé dans un pays en phase 5 du NSTI. Si le bureau de douane de destination se trouvait dans un pays en phase 4 du NSTI, le convertisseur utilisé par le pays en phase 5 veillerait à ce que les messages de phase 4 acceptables parviennent aux pays en phase 4 et à ce que l'opération TIR soit correctement gérée dans l'Union européenne.

36. Dans une lettre datée du 22 juin 2023, la Commission européenne avait répondu aux préoccupations de l'IRU concernant les restrictions applicables à la gestion des lieux de chargement et de déchargement multiples.

37. La TIRExB a également examiné le document informel n° 14 (2023), dans lequel figure une proposition de réponse à la lettre de l'association allemande Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik (BGL) relative aux faits nouveaux concernant l'ITDB et d'autres projets informatiques gérés par le secrétariat TIR. L'IRU a lu la lettre au nom de la BGL à la 163<sup>e</sup> session (juin 2023) du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30). La TIRExB a décidé de laisser jusqu'au 30 octobre 2023 à ses membres pour soumettre des commentaires au secrétariat, après quoi la lettre pourrait être envoyée et soumise au WP.30 à sa 165<sup>e</sup> session (février 2024) sous forme de document informel. L'IRU a rappelé qu'il était important de prendre en compte les observations du secteur privé lors de la mise au point d'applications destinées aux associations et aux titulaires.

38. Enfin, la TIRExB a accueilli avec intérêt le document informel n° 15 (2023), soumis par le Gouvernement turc et portant sur la possibilité d'ajouter une nouvelle note explicative à l'annexe 11 qui présenterait l'utilisation du document d'accompagnement eTIR pendant le trajet ou à destination dans les pays qui ne sont pas encore connectés au système international eTIR.

39. La TIRExB s'est globalement montrée favorable à cette idée, qui permettrait d'apporter une aide supplémentaire aux pays n'ayant pas connecté leur système au système international eTIR, mais elle a également rappelé que sa mise en œuvre supposerait des changements sur les plans fonctionnel et procédural, et éventuellement sur le plan juridique, qui pourraient nécessiter une analyse plus approfondie avant que la nouvelle note explicative puisse être soumise à l'AC.2. Elle a souligné qu'il fallait préciser comment les Parties contractantes qui n'étaient pas encore connectées au système international eTIR pouvaient garantir l'authenticité du document d'accompagnement et traiter les éventuelles demandes de paiement.

### **C. Restrictions concernant la distribution des documents**

40. La TIRExB a décidé de lever la restriction applicable à la distribution des documents informels n<sup>os</sup> 18 (2022), 22 (2022) et 13 (2023) de façon à les transmettre aux administrations douanières concernées. La distribution des autres documents établis en vue de la session faisant l'objet du présent rapport demeurerait restreinte.

### **D. Date et lieu de la session suivante**

41. La TIRExB a noté que sa quatre-vingt-dix-neuvième session était prévue le 4 décembre 2023 et a invité ses membres à lui faire part de leurs suggestions concernant l'organisation de la 100<sup>e</sup> session.

---