



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.30/2001/19/Rev.1
8 février 2002

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS,
FRANÇAIS ET RUSSE

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des problèmes douaniers

intéressant les transports

(Quatre-vingt dix-neuvième session, 23-26 octobre 2001,
point 7 (b) (ii) de l'ordre du jour)

**CONVENTION DOUANIÈRE RELATIVE AU TRANSPORT INTERNATIONAL
DE MARCHANDISES SOUS LE COUVERT DE CARNETS TIR
(CONVENTION TIR DE 1975)**

Révision de la Convention

Préparation de la Phase III du processus de révision TIR

Augmentation du nombre des lieux de chargement et de déchargement^{*/}

Révision 1

Note du secrétariat de la CEE-ONU

^{*/} La version originale "Anglais seulement" de ce document existe sous la cote TRANS/WP.30/2001/19.

1. Lors de sa quatre-vingt-dix-huitième session, le Groupe de travail a noté qu'environ 10 pour cent des carnets TIR utilisés comportaient plus de deux bureaux de douane de départ et de destination et qu'un grand nombre d'associations émettrices de carnets TIR avaient été informées par les transporteurs de leur souhait de porter à un total de 6 ou 7 le nombre possible de ces bureaux (TRANS/WP.30/196, para. 41).

2. Eu égard au nombre relativement faible de cas faisant intervenir, au cours d'un transport TIR, plus de quatre bureaux de douane de départ et de destination, comme prévu par la Convention TIR, l'IRU a proposé d'autoriser, en modifiant l'Article 18 de la Convention que le nombre maximal de bureaux de douane, si possible jusqu'à six, soit augmenté, mais de laisser inchangé, c'est-à-dire à quatre, le nombre de cases correspondantes indiquant dans le carnet TIR les bureaux de douane concernés. L'IRU a également suggéré, au cas où un transport TIR ferait intervenir plus de quatre bureaux de douane, que l'on puisse utiliser deux carnets TIR joints et scellés par les autorités douanières du bureau de douane de départ (TRANS/WP.30/196, paras. 41 et 42).

3. Après la session du groupe de travail, le secrétariat a été informé par une des Parties contractantes qu'une telle pratique avait conduit à des difficultés considérables pour le contrôle douanier d'opérations TIR et ne devrait donc pas être autorisée (pour plus de détails, voir l'annexe à ce document).

4. Lors de sa quatre-vingt-dix-huitième session, le groupe de travail a également demandé au secrétariat de préparer un document sur les solutions alternatives possibles à cet égard, en tenant dûment compte des exigences en matière de contrôle douanier. La Commission européenne a proposé de contribuer à l'élaboration de ce document (TRANS/WP.30/196, para. 43). En accord avec cette requête, le secrétariat a préparé les propositions suivantes.

5. Le paragraphe 1 de l'article 17 de la Convention stipule qu'*"un seul carnet TIR sera établi par véhicule routier, ou par conteneur. Toutefois, un carnet TIR unique pourra être établi pour un ensemble de véhicules ou pour plusieurs conteneurs chargés sur un seul véhicule routier ou sur un ensemble de véhicules"*. La même disposition est reprise à l'annexe 1 de la Convention. Il n'existe aucune autre référence au nombre de carnets TIR pouvant être utilisés, sauf dans le commentaire "Possibilité d'utiliser deux carnets TIR pour une seule opération de transport" (Manuel TIR de 1999, page 53).

6. Ainsi, nous pourrions en arriver à la conclusion que l'émission de plusieurs carnets TIR pour un véhicule routier (avec un seul compartiment de chargement scellé) ou un conteneur ne serait pas en accord avec la Convention. Donc, dans le cadre de la formulation actuelle de l'article 17, la seule possibilité d'augmenter le nombre des bureaux de douane de départ et de

destination serait d'utiliser deux ou plusieurs carnets TIR pour un ensemble de véhicules ou pour plusieurs conteneurs chargés sur un seul véhicule routier ou sur un ensemble de véhicules.

Chaque carnet TIR devrait couvrir les marchandises transportées dans un compartiment de chargement ou un conteneur scellé séparé. Par exemple, pour deux carnets TIR (deux compartiments de chargement) il pourrait y avoir jusqu'à huit bureaux de douane de départ et de destination, 12 de ces bureaux pour 3 carnets TIR (3 compartiments de chargement), etc.

7. Cette procédure, cependant, nécessite une répartition de la cargaison par rapport aux différents bureaux de douane de destination dans des compartiments de chargement ou des conteneurs scellés séparés rendant l'accès plus facile aux autorités douanières pour les mesures de contrôle.

8. Une autre option permettant l'augmentation du nombre maximal possible de bureaux de douane est prévue par le commentaire ci-dessus (Manuel TIR de 1999, page 53), par exemple, l'usage consécutif de deux carnets TIR pour une seule opération de transport. Le premier carnet TIR pourrait couvrir jusqu'à 4 bureaux de douane de départ et de destination. Après qu'il ait été rempli et déchargé au quatrième bureau de douane, un nouveau carnet TIR pourrait être ouvert et utilisé pour le reste de l'opération de transport. Il est essentiel, cependant, que le reste du voyage se poursuive à travers au moins une frontière afin de satisfaire aux conditions énoncées à l'article 2 de la Convention.

9. Cette procédure cependant peut conduire à des délais dans l'exécution de l'opération de transport (voir annexe) et nécessite que les autorités douanières établissent, à des fins de contrôle, un lien administratif entre les deux carnets TIR utilisés.

10. Dans le cas où les autorités douanières ne verraient aucun problème administratif ou de contrôle dans l'augmentation des bureaux de douane à utiliser pour les transports TIR, une autre solution serait d'amender l'article 18 ainsi que l'annexe 1 de la Convention, "Modèle du carnet TIR", en vue d'augmenter le nombre maximum de bureaux de douane à plus de quatre, par exemple à six, et d'augmenter le nombre de cases correspondantes dans le carnet TIR indiquant les bureaux de douane respectivement impliqués.

11. En dehors du fait que la procédure légale pour amender la Convention nécessiterait énormément de temps avant son entrée en vigueur, l'espace nécessaire sur les pages concernées du carnet TIR ne pourrait pas être disponible sans une modification considérable du contenu et de la présentation du carnet.

Annex

COMMUNICATION ^{*/}

Transmitted by the State Customs Committee of the Russian Federation

25 July 2001

At the ninety-eighth session of the Working Party on Customs Questions affecting Transport, the question of increasing the number of places for loading and unloading was considered in the context of Phase III of the TIR revision process.

Given that the statistics supplied by the International Road Transport Union (IRU) show the number of such places to be insignificant, it was thought undesirable to make appropriate amendments to the 1975 TIR Convention. As an alternative in these circumstances, IRU suggested the use of two TIR Carnets per vehicle. The Working Party did not discuss this question and therefore did not deliver an opinion, but in the course of their work the Customs authorities of the Russian Federation have already encountered this situation which has given rise to certain problems in connection with the checking and discharge of TIR Carnets.

For example, goods were transported from Germany to the Russian Federation in one vehicle under cover of two TIR Carnets. The first TIR Carnet specified that the goods were to be delivered to Novgorod (one unloading place), and the second to the Moscow region (three unloading places).

The Customs authority at the Russian border forwarded the goods under cover of the first TIR Carnet to Novgorod, and those covered by the second TIR Carnet to the Moscow region. Since the goods were being transported in one and the same vehicle, they were conveyed to Novgorod. The goods under cover of the first TIR Carnet were unloaded at the Customs office in Novgorod and the Carnet was terminated. The question then arose as to how the Novgorod Customs authorities should discharge the second TIR Carnet. It was decided to resort to the procedure specified in Article 24 of the 1975 TIR Convention, since it was necessary to affix new Customs seals to the load compartment. Meanwhile the carrier had missed the deadline for delivery of the goods under cover of the second TIR Carnet because handling operations in connection with the goods covered by the first TIR Carnet and the completion of the relevant Customs formalities had taken some time. Furthermore, in view of the unusual nature of the situation, the Novgorod Customs authorities decided that a Customs escort would be required.

^{*/} Anglais seulement.

Consequently, the transport operator incurred additional costs in terms of time, money and reputation that could have been avoided if, in strict compliance with the 1975 TIR Convention, a single TIR Carnet had been prepared for the vehicle.

In order to avoid similar situations in the future, we think it advisable to adhere to the provisions of the 1975 TIR Convention and to allow the use of two TIR Carnets for goods transported in one and the same vehicle, only when the goods under cover of each Carnet are carried in separate sealed load compartments.
