

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE
(CEE-ONU)

MANUEL TIR



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



NATIONS UNIES
New York et Genève, 2005

NOTE

Seul le texte conservé par le Secrétaire général des Nations Unies en sa qualité de dépositaire de la Convention TIR constitue le texte officiel autorisé de la Convention TIR. Il est donc conseillé aux Parties contractantes à la Convention TIR de baser leur législation nationale sur le texte juridique officiel de la Convention TIR et non sur cette publication.

Les appellations employées dans la présente publication et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part du secrétariat de l'Organisation des Nations Unies aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones, ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites.

ECE/TRANS/TIR/6/Rev.1

MANUEL TIR^{*/}

La présente publication a été préparée par le secrétariat de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU), en coopération avec le secrétariat TIR, conformément à la demande du Comité de gestion de la Convention TIR de 1975 à sa sixième session en octobre 1983. Le Comité a décidé qu'il faudrait publier un Manuel TIR contenant le texte de la Convention TIR de 1975, les observations pertinentes sur les dispositions particulières, ainsi que d'autres renseignements utiles à l'intention des autorités douanières et des opérateurs de transport.

Cette version du Manuel TIR qui remplace la version publiée en 2002, contient trois parties principales.

La première partie décrit le système de transit TIR, son champ d'application, ses objectifs et son fonctionnement et elle analyse les développements futurs éventuels.

La deuxième partie contient le texte complet de la Convention TIR de 1975 au 19 septembre 2004. La présentation de cette partie reprend l'agencement de la Convention TIR de 1975. Toutefois, les notes explicatives contenues dans l'annexe 6 et dans la 3e partie de l'annexe 7 de la Convention sont placées à la suite des dispositions auxquelles elles se rapportent (à l'exception des figures contenues à l'annexe 6). Les commentaires sont aussi placés à la suite des dispositions de la Convention auxquelles ils se rapportent. Les commentaires contenus dans le Manuel TIR n'ont pas force de loi pour les Parties contractantes de la Convention TIR de 1975. Cependant ils sont importants pour l'interprétation, l'harmonisation et l'application de la Convention car ils reflètent l'opinion du Comité de gestion de la Convention TIR de 1975 et du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU), comme indiqué à propos de chaque commentaire.

La troisième partie fournit des informations sur l'application de la Convention TIR de 1975, contient le texte des résolutions et recommandations qui ont été adoptées relatives à la Convention TIR de 1975, donne des exemples des meilleures pratiques et contient le texte d'un exemple d'habilitation et d'accord à établir entre les autorités compétentes et les associations nationales garantes, comme stipulé dans la première partie de l'Annexe 9 de la Convention TIR de 1975.

^{*/} "TIR" est le sigle de Transports Internationaux Routiers.

MANUEL TIR TABLE DES MATIÈRES

1	Le système de transit douanier TIR	1
1.1	Introduction	1
1.1.1	Origines	1
1.1.2	Champ d'application géographique	2
1.1.3	Évolution de la convention TIR	3
1.1.4	Objectifs et avantages.....	4
1.2	Principes	6
1.2.1	Agrément des véhicules routiers et des conteneurs.....	8
1.2.2	Système de garantie internationale.....	8
1.2.3	Le Carnet TIR.....	10
1.2.4	Reconnaissance internationale des mesures de contrôle douanier	11
1.2.5	Accès contrôlé au système TIR.....	11
1.3	Structure administrative	13
1.3.1	Le comité de gestion TIR	15
1.3.2	La commission de contrôle TIR (TIRExB).....	15
1.3.3	Le Groupe de Travail de la CEE-ONU des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30)	16
1.3.4	Le Groupe de Contact TIR	16
1.4	Le système TIR en activité.....	17
1.5	Développement futur du système TIR	20
1.5.1	Application mondiale du système TIR.....	20
1.5.2	Le système TIR et l'informatique.....	21
1.6	Conclusion.....	23
1.7	Informations concernant le système TIR	25
1.8	Carnets TIR émis par l'IRU aux associations nationales.....	26

1.9	Rôle et responsabilités des différents acteurs du régime TIR.....	27
1.9.1	Responsabilité du gouvernement.....	27
1.9.2	Rôle et responsabilité de l'association garante nationale.....	29
1.9.3	Responsabilité du transporteur.....	30
1.9.4	Rôle et responsabilités de l'organisation internationale (actuellement l'IRU).....	31
1.9.5	Rôle et responsabilités de la Commission de contrôle TIR et du secrétaire TIR, conformément à l'article 10 de l'annexe 8 de la Convention TIR.....	33
2	La Convention TIR de 1975.....	36
2.1	Texte de la Convention TIR de 1975 (y compris notes explicatives et commentaires y relatifs).....	37
2.2	Annexes a la Convention TIR de 1975 (y compris notes explicatives et commentaires y relatifs).....	98
Annexe 1 :	Modèle du Carnet TIR.....	99
Annexe 2 :	Règlement sur les conditions techniques applicables aux véhicules routiers pouvant être admis au transport international sous scellement douanier	118
	Croquis de l'annexe 2	157
Annexe 3 :	Procédure d'agrément des véhicules routiers répondant aux conditions techniques prévues dans le règlement de l'annexe 2	168
Annexe 4 :	Modèle du certificat d'agrément d'un véhicule routier.....	175
Annexe 5 :	Plaques TIR.....	181
Annexe 6 :	Notes explicatives et croquis	182
Annexe 7 :	Annexe relative à l'agrément des conteneurs.....	190
	Première partie et croquis	190
	Deuxième partie et appendices	214
	Troisième partie : Notes explicatives et croquis.....	225
Annexe 8 :	Composition, fonctions et règlement intérieur du Comité de gestion et de la Commission de contrôle TIR.....	227
Annexe 9 :	Accès au régime TIR	232
	Première partie : Habilitation des associations à délivrer des carnets TIR.....	232
	Deuxième partie : Habilitation des personnes physiques et morales à utiliser des carnets TIR.....	237

3	Parties contractantes à la Convention TIR de 1975.....	241
4	Résolutions et recommandations relatives à la convention de 1975	243
4.1	Résolution N° 49	243
4.2	Recommandation adoptée par le Comité de gestion de la Convention TIR de 1975 le 20 octobre 1995	247
4.3	Recommandation adoptée par le Comité de gestion de la Convention TIR de 1975 le 20 octobre 2000	251
5	Exemples des meilleures pratiques	256
5.1	Introduction	256
5.2	Procédure pour la fin de l'opération TIR.....	256
5.3	Procédure pour l'apurement de l'opération TIR	257
5.4	Procédure de recherche	259
5.5	Liste de documents à présenter à l'appui du non-apurement.....	265
5.6	Renseignements et documents autres que le Carnet TIR qui peuvent être exigés par les bureaux de douane de passage dans le cadre d'une opération de transport TIR	266
5.7	Recommandations visant à améliorer la communication entre les autorités nationales compétentes et les associations nationales garantes.....	266
6	Exemple d'habilitation des associations a délivrer des Carnets TIR et à se porter caution et exemple d'accord.....	270
6.1	Exemple d'habilitation des associations à délivrer des carnets TIR et à se porter caution	270
6.2	Exemple d'accord.....	272
7	Exemple d'un Carnet TIR dûment rempli.....	277

1 LE SYSTÈME DE TRANSIT DOUANIER TIR

1.1 INTRODUCTION

1.1.1 ORIGINES

Une Conférence de révision, convoquée au mois de novembre 1975 sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU) a élaboré la Convention TIR de 1975 qui est entrée en vigueur en 1978. Depuis cette date cette Convention n'a cessé de prouver qu'elle est une des conventions de transport international la plus fructueuse et constitue en fait le seul système de transit universel existant. L'ensemble de la Convention TIR et de son régime de transit constitue la base de nombreux systèmes de transit régional et a ainsi contribué de façon directe et indirecte à la facilitation du transport international et du transport routier international en particulier, et ceci non seulement en Europe et au Moyen-Orient mais également dans d'autres parties du monde, telles que l'Afrique et l'Amérique latine.

De nos jours la plaque TIR bleue et blanche apposée sur des milliers de camions et semi-remorques qui sillonnent nos routes en utilisant le système de transit douanier TIR est familière à tous les voyageurs qui circulent sur les routes européennes. Pour le chauffeur d'un camion, le transporteur et l'expéditeur, cette plaque est en soi une clef permettant un transport international rapide et efficace.

Les travaux sur le système de transit TIR ont débuté peu après la Seconde Guerre mondiale sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU). Le premier Accord TIR a été conclu en 1949 entre un petit nombre de pays européens. Le succès de ce système limité a conduit à la négociation de la Convention TIR adoptée en 1959 par le Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU et entrée en vigueur en 1960. Cette première Convention a été révisée en 1975 pour tenir compte des enseignements tirés du fonctionnement du système et pour tenir compte des progrès techniques, des changements survenus dans les douanes et des exigences du transport.

L'expérience ainsi acquise au cours des 10 à 15 années de l'application du système a été utilisée pour rendre le système TIR tout à la fois plus efficace, moins complexe et plus sûr sur le plan douanier. Une autre raison pour laquelle le système TIR original a dû être modifié a été qu'au début des années soixante une nouvelle technique de transport est née : le conteneur maritime, suivi un peu plus tard par le conteneur de surface utilisé dans le transport ferroviaire européen et par la caisse mobile, introduits pour faciliter un transport rail/route efficace.

Ces nouvelles techniques de transport combiné ou multimodal ont nécessité l'acceptation du conteneur, sous certaines conditions, en tant qu'unité de charge présentant toute sécurité sur le plan douanier. Ce qui signifie également que le régime TIR couvrirait non pas simplement le transport routier mais s'étendait aux autres modes de transport tel que le rail, le transport par voie navigable et même le transport maritime, dès lors qu'une partie au moins de l'opération totale du transport doive s'effectuer par la route.

Lors de son entrée en vigueur, la Convention a annulé et remplacé l'ancienne Convention de 1959. Cependant, l'ancienne Convention reste en vigueur pour diverses raisons, l'une d'entre elles étant que l'une des Parties contractantes à l'ancienne Convention (le Japon) n'a pas encore accédé à la nouvelle Convention révisée de 1975.

1.1.2 CHAMP D'APPLICATION GÉOGRAPHIQUE

La Convention TIR a prouvé qu'elle constituait l'un des instruments internationaux les plus efficaces parmi ceux qui ont été élaborés sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU). A ce jour, elle compte 65 Parties contractantes, y compris la Communauté européenne. Elle couvre la totalité de l'Europe, s'étendant jusqu'à l'Afrique du Nord ainsi qu'au Proche- et au Moyen-Orient. Des pays d'Asie ont été informés des facilités de ce système global de transit douanier et l'intérêt qu'ils y ont porté prouve qu'ils pourraient tout à fait rejoindre la Convention TIR dans un avenir assez proche. Déjà à l'heure actuelle, les Etats-Unis d'Amérique et le Canada sont Parties contractantes, de même que le Chili et l'Uruguay en Amérique du Sud (se reporter à la section 3 du Manuel TIR).

On peut également évaluer le succès du régime TIR par le nombre de Carnets TIR émis et distribués chaque année. Alors qu'en 1952 un peu plus de 3 000 carnets ont été émis, ce nombre s'est accru régulièrement, atteignant 100 000 en 1960, puis 800 000 en 1970. Au cours des années 70 et 80 la demande en Carnets TIR a oscillé entre 500 000 et 900 000 environ, ce qui peut s'expliquer entre autres par l'accession de plusieurs pays à la Communauté européenne qui, sur son territoire, applique le système de transit communautaire. Ainsi les Carnets TIR ne peuvent plus être utilisés pour les opérations de transit douanier entre pays de la Communauté.

Suite à l'expansion des échanges commerciaux européens Est-Ouest, en particulier depuis 1989, et à l'accroissement considérable du transport international routier qui s'en est suivi, le nombre de Carnets TIR émis a dépassé le million en 1992 et atteint maintenant les 3.2 millions (2004), ce qui représente le début quotidien de près de 10 000 transports TIR dans plus de 50 pays et bien plus de 50 000 procédures de passage des frontières par jour. Le nombre d'entreprises de transport autorisées par les autorités douanières nationales à utiliser les Carnets TIR s'élève à plus de 34 000 (pour plus de détails voir la Section 1.8 du Manuel TIR).

L'accession d'un certain nombre de pays d'Europe centrale à la Communauté européenne en 2004 peut conduire à une diminution du nombre d'opérations de transport TIR dans cette partie de l'Europe. Cependant, cette situation pourrait très bien être compensée par une augmentation des opérations de transport TIR dans et vers les pays du Moyen-Orient et l'Asie.

En fait, l'accroissement considérable de l'utilisation du système TIR de transit douanier peut s'expliquer surtout par les avantages spéciaux que le système TIR offre aux transporteurs et aux autorités douanières en leur assurant un régime de transit douanier simple, flexible, avantageux et fiable pour le transport international de marchandises à travers les frontières.

1.1.3 ÉVOLUTION DE LA CONVENTION TIR

Depuis 1975, la Convention TIR a été amendée vingt-deux fois. Les derniers et plus importants amendements à la Convention qui sont entrés en vigueur le 17 février 1999 et le 12 mai 2002 sont le résultat d'un vaste processus de révision initiée par le Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU en janvier 1995.

En 1994, à la suite de difficultés considérables dans l'application de la Convention découlant des activités du crime international organisé utilisant frauduleusement les facilités offertes par la Convention, les Parties contractantes concernées, le secrétariat de la CEE-ONU et l'Union internationale des transports routiers (IRU) ont pris un certain nombre de mesures à court terme pour sauvegarder le système TIR. Ces mesures comportaient en particulier la mise en place d'un système EDI (Electronic Data Interchange) de contrôle international des Carnets TIR, utilisé conjointement par les autorités douanières nationales, les associations nationales de transport et l'IRU (SAFETIR). Aujourd'hui, plus de 80 pour cent des opérations de transport TIR sont enregistrées dans un fichier central et analysées par ce système.

Cependant, afin de stabiliser le système TIR à long terme, des modifications plus profondes dans son application et dans les mécanismes gouvernementaux de contrôle et de coopération se sont avérées nécessaires. C'est pourquoi, en 1995, le Groupe de travail de la CEE-ONU des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30), soutenu par plusieurs groupes ad hoc d'experts, ont commencé à travailler sur une révision fondamentale du système TIR. L'objectif principal du plus important processus de révision jamais entrepris dans l'histoire du système TIR est la mise en place d'un système de transit douanier stable, sans ambiguïté, transparent, moderne et global fondé sur la philosophie de base de la procédure TIR : une succession d'opérations nationales de transit douanier liées par une série de données ou un fichier standardisé (Carnet TIR) et à une chaîne internationale de garantie.

La Phase I du processus de révision TIR s'est terminée avec succès en 1997 et l'amendement est entré en vigueur dans toutes les Parties contractantes le 17 février 1999. Elle comprenait un accès contrôlé au système TIR pour les opérateurs de transport, les associations nationales garantes émettrices de Carnets TIR, ainsi que l'organisation internationale responsable de l'impression et de la distribution centralisée des Carnets TIR. La Phase I a également pris en considération la transparence du fonctionnement du système international de garantie et mis en place un organe inter-gouvernemental de supervision, la Commission de contrôle TIR (TIRExB).

Une seconde série d'amendements à la Convention TIR (Phase II), également préparés par le Groupe de travail de la CEE-ONU (WP.30), est entrée en vigueur le 12 mai 2002. Ils stipulent clairement et sans équivoque les responsabilités juridiques et administratives des autorités douanières, des opérateurs de transport et de l'organisation internationale qui est également devenue responsable de l'organisation et du fonctionnement efficace de la chaîne internationale de garantie.

En l'an 2000, les travaux de la Phase III du processus de révision TIR ont commencé avec pour objectif de permettre inter alia l'utilisation des mécanismes modernes de traitement électronique des données dans le système TIR sans changer sa philosophie de base ou sa structure juridique et administrative nouvellement modernisée.

Avec la conclusion du processus de révision TIR, le régime TIR sera tout à fait prêt à faire face aux exigences futures des industries internationales efficaces du transport et du commerce, ainsi qu'à celles des procédures douanières. Par ailleurs, la Convention TIR révisée permettra le contrôle gouvernemental, la sécurité et, si nécessaire, l'intervention de façon à assurer une procédure de transit douanier efficace indispensable au transport et au commerce modernes.

1.1.4 OBJECTIFS ET AVANTAGES

Les systèmes de transit douanier sont conçus pour faciliter au maximum le mouvement de marchandises sous scellés douaniers dans le transport international et pour fournir la sécurité et les garanties douanières requises. Une condition préalable au bon fonctionnement d'un tel système est bien sûr que les formalités à remplir ne soient ni trop lourdes pour les autorités douanières, ni trop complexes pour les transporteurs et leurs agents. C'est pourquoi il faut trouver un équilibre entre les exigences des autorités douanières d'une part et celles des transporteurs d'autre part.

Traditionnellement, lorsque des marchandises traversaient le territoire d'un ou plusieurs Etats au cours d'un transport international de marchandises par véhicule routier, les autorités douanières de chaque Etat appliquaient des mesures de contrôle et des procédures nationales. Celles-ci variaient selon les Etats, mais impliquaient fréquemment l'inspection du chargement à chaque frontière nationale et l'imposition de règlements nationaux en matière de sécurité (garantie, bon, caution, dépôt du montant des taxes, etc.) pour assurer le paiement des droits et taxes dont les marchandises en question étaient susceptibles d'être frappées pendant le transit à travers chaque territoire. Ces mesures, appliquées successivement à chaque pays de transit, entraînaient des dépenses et des retards considérables et entravaient le transport international.

Le régime TIR a été élaboré pour réduire les difficultés auxquelles se heurtaient les transporteurs et, en même temps, offrir aux autorités douanières un système international de contrôle se substituant aux procédures nationales traditionnelles tout en assurant une protection aussi efficace des recettes de chaque Etat à travers lesquels transitaient les marchandises.

(a) Avantages pour les administrations douanières

En ce qui concerne les mesures de contrôle douanier aux frontières, le système TIR offre manifestement des avantages pour les administrations douanières car il réduit les exigences normales des procédures nationales de transit. Dans le même temps, il supprime la nécessité - coûteuse en personnel et en installations - de procéder à une inspection effective, dans les pays de transit, hormis la vérification des scellés et de l'état extérieur du compartiment de chargement ou du conteneur. Il supprime également la nécessité de prévoir des garanties nationales et des systèmes nationaux de documentation.

D'autres avantages découlent du fait que l'opération de transit international est couverte par un document de transit unique, le Carnet TIR, d'où un moindre risque que des renseignements inexacts soient présentés aux administrations douanières.

En cas de doute, les autorités douanières ont le droit à tout moment d'inspecter les marchandises sous scellé douanier et, si nécessaire, d'interrompre le transport TIR et/ou de prendre les mesures nécessaires en accord avec la législation nationale. Compte tenu des dispositions strictes de la Convention TIR et de l'intérêt pour toutes les autorités douanières et les opérateurs de transports d'appliquer ces dispositions, de telles interventions devraient rester exceptionnelles. Les autorités douanières peuvent ainsi réduire au minimum les procédures administratives douanières et consacrer leurs ressources limitées à des mesures spécifiques de contrôle basées sur l'évaluation des risques et les renseignements confidentiels.

La Commission de contrôle TIR (TIRExB), en sa qualité d'organe inter-gouvernemental, veille à ce que chaque acteur de la procédure TIR applique correctement les dispositions de la Convention. En cas de difficultés dans l'application de la Convention TIR au niveau international, les autorités douanières peuvent s'adresser à la TIRExB pour obtenir conseils et soutien. La TIRExB est aussi à la disposition de toutes les Parties contractantes pour coordonner et encourager l'échange de renseignements confidentiels et d'autres informations.

(b) Avantages pour l'industrie du transport

Les avantages de la Convention TIR pour le commerce et les transports sont également évidents. Les marchandises peuvent traverser les frontières nationales avec un minimum d'intervention des administrations douanières. En allégeant les entraves traditionnelles à la circulation internationale des marchandises, le système TIR favorise le développement du commerce international. En réduisant les délais d'acheminement, il permet de réaliser des économies appréciables sur les coûts du transport.

La Convention TIR permet également, grâce à sa chaîne internationale de garantie, un accès relativement simple aux garanties requises qui sont une condition sine qua non pour que l'industrie du transport et du commerce bénéficient des facilités des systèmes de transit douanier.

Enfin, en réduisant les obstacles au transport international par route que constituent les contrôles douaniers, le système permet aux exportateurs et aux importateurs de choisir plus facilement la forme de transport répondant le mieux à leurs besoins.

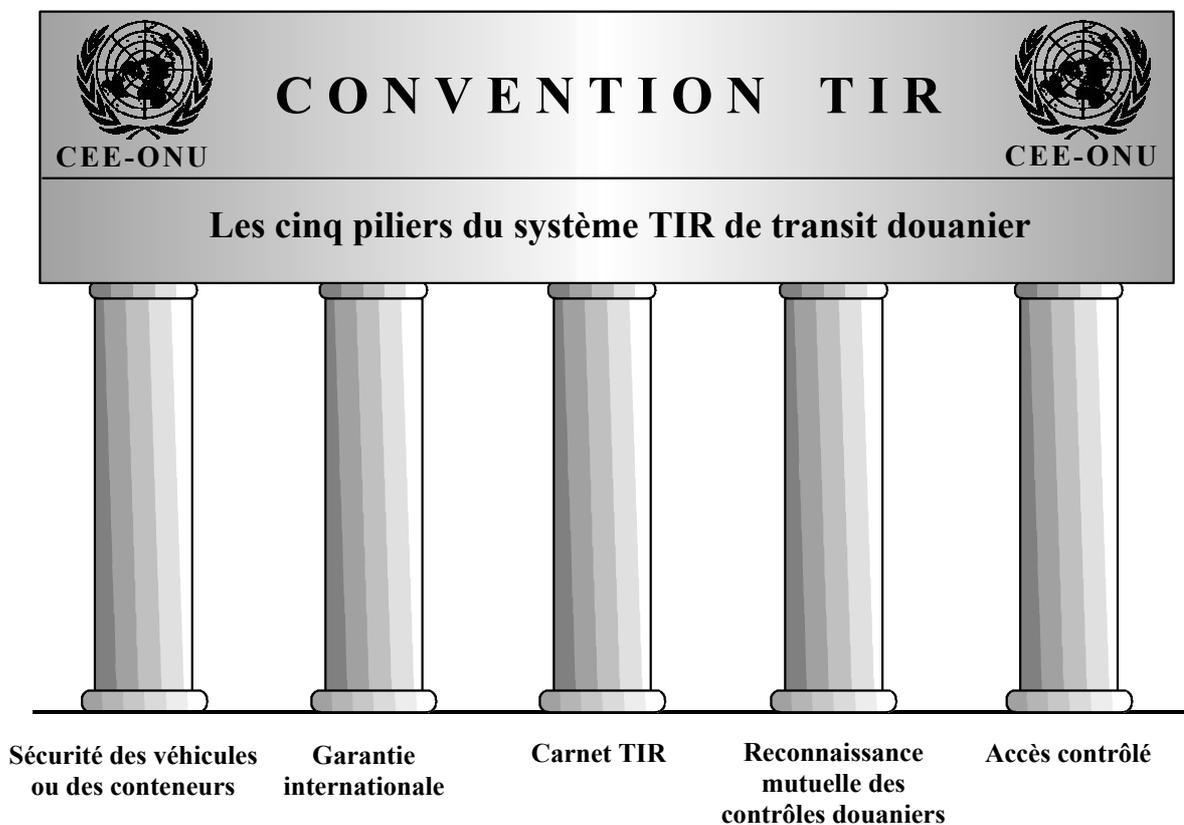
1.2 PRINCIPES

Une courte description des principes du régime de transit douanier TIR, comme stipulé dans la Convention TIR de 1975, est donnée ci-dessous. Elle prouve l'attrait exercé par le système, tant sur les transporteurs que sur les autorités douanières, grâce à la simplicité et à l'efficacité de son fonctionnement.

De façon à s'assurer que les marchandises puissent voyager avec un minimum d'intervention au cours du trajet, tout en offrant un maximum de garanties aux administrations douanières dans tous les pays transitaires, le régime TIR comprend cinq conditions fondamentales qui constituent les cinq principaux piliers du système de transit douanier TIR (voir la Figure 1) :

- (1) Les marchandises doivent être transportées dans des véhicules ou des conteneurs offrant à la douane toutes les garanties de sécurité ;
- (2) Les droits et les taxes en cause doivent être garantis pendant toute la durée du transport grâce à une garantie reconnue internationalement ;
- (3) Les marchandises doivent être accompagnées d'un document douanier accepté internationalement (le Carnet TIR) ouvert dans le pays de départ et devant servir de document de contrôle dans les pays de départ, de transit et de destination ;
- (4) Les mesures de contrôle douanier prises dans le pays de départ doivent être acceptées par tous les pays de transit et de destination ;
- (5) L'accès au système TIR pour :
 - les associations nationales émettrices de Carnets TIR et pour
 - les personnes physiques et morales utilisatrices de Carnets TIR,devrait être autorisé par les autorités nationales compétentes.

Figure 1 : Principes du système TIR



1.2.1 AGRÉMENT DES VÉHICULES ROUTIERS ET DES CONTENEURS

En ce qui concerne la garantie de sécurité, la Convention TIR prévoit que les marchandises doivent être transportées dans des véhicules routiers ou des conteneurs dont le compartiment réservé au chargement est construit de telle manière que l'on ne puisse pas avoir accès à l'intérieur une fois qu'ils ont été scellés par les autorités douanières, toute tentative d'infraction à cette disposition devant être aisément décelable.

A cet effet, la Convention TIR définit des normes de construction et des procédures d'agrément et les marchandises ne peuvent être transportées sous le couvert d'un Carnet TIR que dans les compartiments de chargement des véhicules routiers ou conteneurs agréés selon ces normes. Si un conteneur ou une unité de charge satisfait aux exigences de la Convention, les autorités nationales compétentes habilitées en matière d'approbation ou d'inspection délivrent ce que l'on appelle un certificat d'agrément pour les véhicules routiers ou une plaque d'agrément pour conteneurs. En principe, ces certificats seront reconnus dans toutes les Parties contractantes à la Convention TIR.

Au cas où les autorités nationales compétentes habilitées en matière d'autorisation ou d'inspection auraient un doute quant à la conformité des nouvelles constructions proposées par les fabricants avec les exigences techniques prévues par la Convention TIR, elles peuvent solliciter, par l'intermédiaire de leurs autorités gouvernementales respectives, l'avis sur ce point de la Commission de contrôle TIR et du secrétariat TIR, du Comité de gestion TIR ou du Groupe de travail de la CEE-ONU sur les problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30). Le Groupe de travail de la CEE-ONU et le Comité de gestion TIR peuvent émettre un commentaire ou, s'il s'agit d'une nouvelle construction importante, applicable de façon générale mais non encore couverte par la Convention TIR, proposer, si nécessaire, un amendement pour modification de la Convention.

1.2.2 SYSTÈME DE GARANTIE INTERNATIONALE

Le système de garantie internationale constitue le second élément de base du système de transit TIR. Ce système a été conçu pour s'assurer que les taxes et droits de douane exigibles au cours des opérations de transit soient couverts à tout moment par une association garante nationale lorsque le transporteur TIR ne peut être tenu pour responsable.

Le fonctionnement de la garantie du système de transit TIR est simple. Chaque association nationale représentant les intérêts du secteur des transports, établie dans un pays et acceptée par l'administration douanière de ce pays à se porter caution, garantit dans ce pays les droits et taxes qui deviendraient exigibles en cas d'irrégularité commise à l'occasion d'un transport sous régime TIR. Cette association garante nationale garantit ainsi le paiement des droits et taxes des transporteurs nationaux et étrangers à l'occasion d'un transport effectué sous Carnet TIR délivré par elle-même ou par une association d'un autre pays.

Chaque pays dispose ainsi pour tous les transports TIR effectués sur son territoire d'une garantie établie dans ce territoire. Il y a toujours, en quelque sorte, un partenaire dans son pays auquel les autorités douanières nationales peuvent s'adresser en cas d'irrégularité indépendamment du fait que cette irrégularité ait été commise par un opérateur de transport national ou étranger. Le système de transit TIR peut donc être considéré comme une succession de mouvements de transit national qui reposent sur des garanties internationales plutôt que sur des garanties nationales. Cependant, les mesures régissant la mise en place de la garantie sont basées sur la juridiction nationale et sont généralement énoncées dans un accord entre les autorités douanières nationales et les associations nationales (un exemple d'accord figure à la Section 6 du Manuel TIR).

L'ensemble des associations nationales garantes constitue une chaîne de garantie unissant tous les pays TIR. Actuellement la seule chaîne de garantie en fonction est administrée par l'Union internationale des transports routiers (IRU), à Genève (Suisse), qui est une organisation non gouvernementale représentant les intérêts des transporteurs routiers à travers le monde. La chaîne de garantie est assurée par plusieurs grandes compagnies d'assurance et supervisée par la Commission de contrôle TIR (TIRExB).

En cas d'irrégularité, avant de s'adresser à l'association garante, les autorités douanières doivent, dans la mesure du possible, exiger le paiement de la (des) personne(s) directement redevable(s). Lorsque la garantie doit être mise en jeu (notamment en raison de l'insolvabilité de la (des) personne(s) directement redevable(s)), c'est toujours l'association garante du pays où l'irrégularité a été constatée, qui est mise en cause par les autorités douanières de ce pays, ce qui permet de régler l'affaire à l'intérieur du pays en accord avec la législation nationale. Mais cette association garante demandera le remboursement de ses dépenses par l'intermédiaire de la chaîne internationale de garantie.

Les limites monétaires de la garantie sont fixées pour chaque pays séparément. Le montant maximal pouvant être réclamé par chaque association nationale est, pour le moment, limité à 50 000 dollars E.-U par Carnet TIR (200 000 dollars E.-U pour les Carnets TIR «tabac/alcool»).

1.2.3 LE CARNET TIR

Le Carnet TIR, document douanier international, constitue la charpente administrative du système TIR et témoigne également de l'existence d'une garantie internationale pour les marchandises transportées sous ce régime.

Sous la supervision de la Commission de contrôle TIR (TIRExB), l'IRU est, pour le moment, la seule organisation internationale autorisée à imprimer et à délivrer des Carnets TIR à ses associations nationales garantes selon les conditions établies par un engagement contractuel approuvé par le Comité de gestion TIR. Chaque association nationale délivre à son tour des Carnets TIR aux opérateurs de transport de son pays, selon les conditions établies par la déclaration d'engagement conclue entre chaque opérateur de transport et l'association.

La page de couverture du Carnet TIR et la série de volets et souches groupés par deux à l'intérieur représentent la fonction essentielle du Carnet TIR du point de vue des contrôles effectués par les autorités douanières et du fonctionnement du système de garantie. Chaque pays qui effectue une opération TIR utilise un jeu de deux volets et de deux souches.

La présentation d'un Carnet TIR valable, portant les noms, timbres et signatures de l'organisation internationale et de l'association émettrice et dûment rempli par le transporteur, constitue en soi une preuve de l'existence et de la validité de la garantie. Le Carnet TIR demeure valable jusqu'à l'achèvement du transport TIR au bureau de douane de destination finale, pour autant qu'il ait été pris en charge au bureau de douane de départ dans le délai fixé par l'association émettrice.

1.2.4 RECONNAISSANCE INTERNATIONALE DES MESURES DE CONTRÔLE DOUANIER

Le quatrième élément de base sur lequel repose le système TIR est le principe selon lequel les mesures de contrôle douanier prises dans le pays de départ devraient être acceptées par les pays transitaires et de destination.

Une conséquence de ce principe réside dans le fait que les marchandises transportées selon le système TIR dans des compartiments de chargement scellés des véhicules routiers ou des conteneurs ne seront pas, en règle générale, vérifiées par les bureaux de douane de passage, ce qui constitue un des principaux avantages du système TIR pour le transporteur. Bien sûr ceci n'exclut pas le droit des autorités douanières de procéder à des contrôles sporadiques dans le cas où ils suspectent des irrégularités, mais il est bien entendu, et même stipulé dans la Convention, que ce genre de contrôle devrait demeurer une mesure exceptionnelle.

Cette procédure, très attrayante pour le transporteur, signifie en somme que le contrôle effectué par le bureau de douane de départ est accepté par tous les autres bureaux de douane au cours de l'opération de transit TIR. C'est pourquoi, et de façon à justifier la confiance des autorités douanières dans le fonctionnement efficace du système TIR, le bureau des Douanes de départ joue un rôle crucial.

Il est par conséquent essentiel que les inspections douanières au bureau de départ soient rigoureuses et complètes étant donné que le mécanisme de l'ensemble du système TIR repose sur elles. Le bureau de Douane de départ doit aussi, avant d'apposer les scellés, vérifier le bon état des compartiments de chargement du véhicule routier ou du conteneur et, dans le cas de compartiments de chargement ou de conteneurs bâchés, vérifier l'état des bâches et des liens de fermeture car ce matériel n'est pas consigné dans le certificat d'agrément.

1.2.5 ACCÈS CONTRÔLÉ AU SYSTÈME TIR

La Phase I du processus de révision TIR en cours a apporté un certain nombre de modifications à la Convention TIR, entrées en vigueur en 1999, instaurant de nouvelles conditions et obligations pour l'utilisation du système TIR par l'industrie du transport. Ces mesures ont été introduites pour protéger le système contre les activités frauduleuses commises en particulier par le crime organisé international.

Dans une nouvelle Annexe 9 à la Convention prévoyant l'autorisation donnée par les autorités nationales compétentes (en général les autorités douanières) aux associations nationales d'émettre des Carnets TIR, un minimum de conditions et d'exigences sont stipulées pour une telle autorisation (qui peut être obtenue par la conclusion d'un contrat écrit ou par un Décret gouvernemental). En plus des conditions commerciales pouvant être exigées par l'organisation internationale (c'est-à-dire l'IRU), la Convention révisée stipule que seules les associations nationales peuvent obtenir cette autorisation si ces associations existent déjà depuis au moins un an, sont financièrement fiables, disposent d'un personnel expérimenté et qu'elles n'ont pas commis d'infractions sérieuses ou répétées aux réglementations douanières ou à la législation fiscale. Par ailleurs, ces associations doivent établir un accord écrit avec les autorités compétentes du pays dans lequel elles sont installées et doivent, *inter alia*, apporter la preuve de la couverture de garantie pour toutes les dettes qu'elles pourraient avoir à l'égard des autorités douanières nationales (un exemple d'accord d'habilitation figure à la Section 6 du Manuel TIR).

La nouvelle Annexe 9 de la Convention introduit la nécessité pour les autorités douanières de contrôler l'accès au régime pour tous ses utilisateurs, c'est-à-dire les transporteurs. Les conditions et exigences minimales stipulées dans la Convention comprennent une situation financière solide, l'absence d'infractions graves ou répétées aux réglementations douanières ou à la législation fiscale et le dépôt d'une déclaration écrite auprès de l'association nationale émettrice des Carnets TIR spécifiant les responsabilités du transporteur.

Des informations sur tous les transporteurs autorisés à utiliser des Carnets TIR sont centralisées dans la banque de données internationale TIR (ITDB) auprès de la Commission de contrôle TIR (TIRExB) à Genève utilisant un système de code d'identification unique (ID). Tout retrait d'habilitation effectué par les autorités douanières ou exclusion du système conformément à l'Article 38 de la Convention est également enregistré.

1.3 STRUCTURE ADMINISTRATIVE

La Convention TIR de 1975 est l'une des conventions douanières internationales les plus modernes. Elle fonctionne efficacement et n'enregistre qu'un minimum de litiges découlant de dispositions vagues et d'interprétations différentes.

Plusieurs raisons expliquent la facilité de l'application de la Convention, l'une d'entre elles étant l'intérêt qu'ont toutes les Parties concernées, qu'il s'agisse des transporteurs ou des autorités douanières, de maintenir le système opérant, car il leur permet de gagner du temps et de l'argent.

Une autre raison réside dans le fait que les auteurs de la Convention TIR ont déjà fourni une interprétation du texte juridique grâce à l'introduction dans la Convention de notes explicatives. Ces notes explicatives, contenues à l'Annexe 6 de la Convention, sont partie intégrante de la Convention. Elles donnent des éclaircissements sur certaines dispositions de la Convention et de ses annexes et décrivent les pratiques recommandées pour le bon fonctionnement quotidien du système TIR. Ces notes explicatives ne modifient en rien les dispositions de la Convention, mais elles précisent leur contenu et leur but.

Les changements technologiques surviennent très rapidement de nos jours et ce qui était un "état de fait" en 1975 au moment de la création de la Convention n'est pas nécessairement valable aujourd'hui. Ceci s'applique, non seulement aux techniques douanières, mais également à la construction des véhicules et des conteneurs ainsi qu'aux techniques de fraude. En outre, comme les articles passés en fraude, en particulier les stupéfiants, deviennent de plus en plus chers, les profits des fraudeurs croissent également et entraînent des techniques de fraudes de plus en plus élaborées. Etant donné ces développements, le système TIR et la Convention TIR qui lui sert de base juridique, doivent être constamment tenus à jour. Cette tâche a été confiée au Comité de gestion de la Convention TIR et à la Commission de contrôle TIR (TIRExB) ainsi qu'à la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies à Genève (CEE-ONU).

Un schéma de la structure de la Convention TIR est donné dans la Figure 2 ci-dessous.

Un aperçu du rôle et des responsabilités des différents acteurs du régime TIR est disponible ci-dessous au chapitre 1.9 du Manuel TIR.

1.3.1 LE COMITÉ DE GESTION TIR

Le Comité de gestion, qui se compose de toutes les Parties contractantes à la Convention, est l'organe le plus important de la Convention. Il se réunit généralement deux fois par an, au printemps et à l'automne, sous les auspices de la CEE-ONU à Genève pour approuver les amendements à la Convention et donner à tous les pays, les autorités compétentes et les organisations internationales concernées l'occasion d'un échange de vues sur le fonctionnement du système. A ce jour plus de vingt amendements à la Convention TIR de 1975 ont été adoptés et de nombreuses résolutions, recommandations ainsi que de nombreux commentaires ont été adoptés par le Comité.

1.3.2 LA COMMISSION DE CONTRÔLE TIR (TIREXB)

La Commission de contrôle TIR (TIRExB) a été créée par les parties contractantes à la Convention en 1999. Son objectif est de promouvoir la coopération internationale entre les autorités douanières dans l'application de la Convention TIR et de créer un organe inter-gouvernemental qui supervise et apporte son soutien à l'application du système TIR et du système de garantie internationale. La TIRExB est composée de 9 membres élus pour des mandats de deux ans à titre personnel par les gouvernements parties contractantes à la Convention.

La TIRExB est entre autres mandatée pour superviser l'impression et la distribution centralisées des Carnets TIR, surveiller l'opération du système de garantie et d'assurance internationale ainsi que pour coordonner et favoriser l'échange de renseignements confidentiels entre les autorités douanières et les autres autorités gouvernementales.

Les décisions de la TIRExB sont exécutées par le Secrétaire TIR assisté par le secrétariat TIR. Le secrétaire TIR sera membre du secrétariat de la CEE-ONU.

Les activités de la TIRExB sont financées, pour l'instant, par une droit prélevé sur chaque Carnet TIR émis.

1.3.3 LE GROUPE DE TRAVAIL DE LA CEE-ONU DES PROBLÈMES DOUANIERS INTÉRESSANT LES TRANSPORTS (WP.30)

Les travaux du Comité de gestion TIR sont soutenus par le Groupe de travail de la CEE-ONU des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) qui tient deux à trois sessions par an, à Genève, en général conjointement aux sessions du Comité de gestion de la Convention TIR. La participation aux travaux du Groupe de Travail est ouverte à tous les Etats membres des Nations Unies et aux organisations internationales intéressées.

Le Groupe de travail adopte également régulièrement les commentaires sur certaines dispositions de la Convention. Ces commentaires n'ont pas force de loi pour les Parties contractantes à la Convention, contrairement aux articles et notes explicatives à la Convention. Ils sont cependant importants en ce qui concerne l'interprétation, l'harmonisation et l'application de la Convention TIR car ils reflètent l'opinion consensuelle du Groupe de travail au sein duquel sont représentés la majorité des Parties contractantes et les principaux utilisateurs du système TIR (les commentaires adoptés par le Groupe de travail sont généralement soumis au Comité de gestion de la Convention TIR pour examen et approbation).

1.3.4 LE GROUPE DE CONTACT TIR

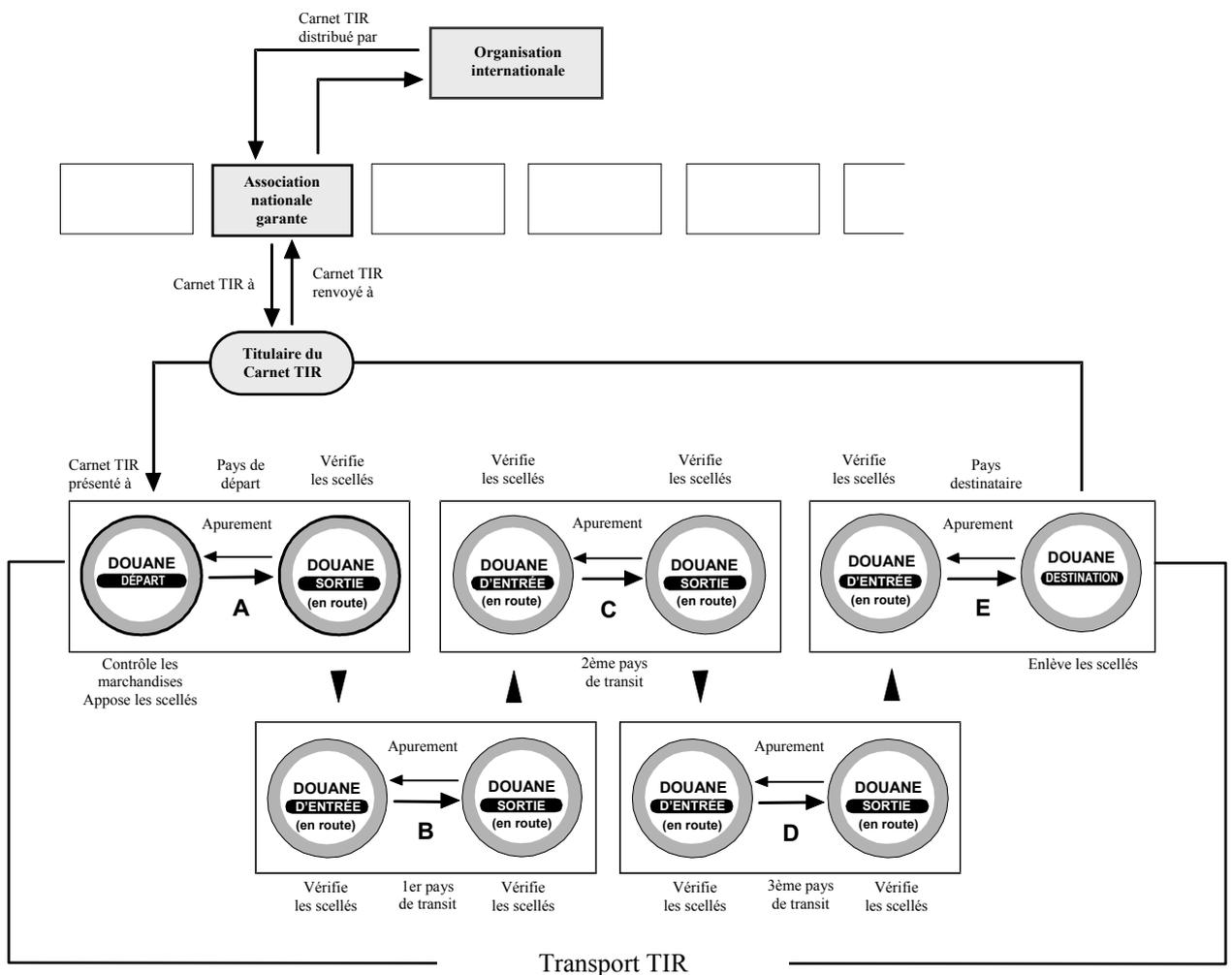
Le Groupe de contact TIR a été créé par le Groupe de travail de la CEE-ONU sur les problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) pour servir de mécanisme consultatif pour les gouvernements membres de la CEE-ONU, les Parties contractantes à la Convention TIR et les organisations non-gouvernementales concernées, afin de pouvoir réagir rapidement face à des problèmes survenant dans l'application du système TIR et de procurer une approche internationalement harmonisée de l'application de la Convention TIR au niveau national.

Le Groupe de contact TIR rend compte directement au Groupe de travail de la CEE-ONU des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) et est assisté par le secrétariat de la CEE-ONU.

1.4 LE SYSTÈME TIR EN ACTIVITÉ

Les procédures décrites ci-dessous montrent de façon schématique le fonctionnement pratique du système TIR en se référant en particulier aux procédures de contrôle douanier (Figure 3).

Figure 3 : Le système TIR en activité



Au bureau de douane de départ, qui est en général l'endroit où sont effectuées les formalités d'exportation, les autorités douanières vérifient le chargement, à l'aide des informations fournies par le Carnet TIR (manifeste de marchandises) rempli par le transporteur. Elles scellent le compartiment de chargement, annotent le Carnet TIR, en prélèvent un volet (fiche blanche) et remplissent la souche correspondante. Le Carnet TIR est remis au transporteur qui commence l'opération de transport. En traversant la frontière à la sortie de ce pays au bureau de passage, la douane vérifie les scellés, prélève un deuxième volet (fiche verte) du Carnet TIR et remplit la souche correspondante. Le véhicule peut sortir du pays et les souches remplies par les autorités douanières constituent la preuve que l'opération TIR dans ce pays est terminée.

Les autorités douanières procéderont alors à l'apurement de l'opération TIR, c'est-à-dire la reconnaissance par les douanes que l'opération TIR a été correctement terminée suivant la procédure suivante (bien que d'autres procédures, comme l'utilisation de moyens électroniques ou de bureaux centralisés, puissent être utilisées) : le bureau de passage à la sortie (c'est-à-dire celui de la frontière) envoie le volet détaché (fiche verte) au bureau de départ. Celui-ci compare le volet reçu avec le volet initialement détaché. S'il n'y a ni objection ni réserve de la part du bureau de passage à la sortie, l'opération TIR peut être apurée par les autorités douanières.

Si le volet détaché par le bureau de passage à la sortie comporte des réserves, s'il ne parvient pas au bureau de départ, ou si les autorités douanières ont une autre raison de s'inquiéter du déroulement correct de l'opération TIR, une enquête interne sera ouverte. L'opérateur de transport et l'association nationale garante concernés seront également informés que la fin de l'opération TIR a été certifiée avec réserves, n'a pas eu lieu du tout ou encore que d'autres raisons ont conduit à douter du déroulement correct de l'opération TIR et des explications leur sont demandées. Si les explications fournies ne satisfont pas les autorités douanières, elles appliquent les dispositions de la Convention TIR et la législation nationale pour déterminer les droits et taxes dus à la douane. Lorsque leur recouvrement par la personne directement responsable s'avère impossible, les autorités douanières préviennent l'association garante qui devra payer la somme réclamée dans les délais fixés par la Convention.

Pour chaque pays traversé, le système est analogue à celui qui est appliqué dans le pays de départ. Le bureau de douane de passage à l'entrée de transit vérifie les scellés et prélève un volet du Carnet TIR et le bureau de passage à la sortie fait de même. Les deux volets sont comparés pour un dernier contrôle et l'opération TIR peut être déchargée ou alors, en cas d'irrégularité, ces volets sont soumis à la procédure décrite auparavant. Dans le pays de destination, si le bureau frontière d'entrée est en même temps bureau de destination, ce bureau remplit le Carnet TIR, prélève deux volets et prend en charge les marchandises qui seront transférées à un autre régime douanier (entrepôt, dédouanement à l'importation, etc.). Si le chargement doit être acheminé vers un autre bureau de douane du même pays, le bureau d'entrée procède comme un bureau de passage à l'entrée et l'autre bureau à l'intérieur du pays devient bureau de destination finale.

Normalement le système fonctionne selon la description donnée précédemment mais les procédures administratives nationales et le droit de contrôle de chacun des bureaux de douane intéressés reste entier. Si un bureau de douane a des soupçons de fraude, trouve des scellés en mauvais état, ou craint que le Carnet TIR ait été falsifié, il contrôlera la marchandise et pourra, si besoin est, interrompre l'opération TIR.

Pour assurer un contrôle plus efficace, la douane peut prescrire un itinéraire de voyage, sur lequel les véhicules sont facilement repérables grâce à la plaque TIR dont ils doivent être munis. De même, le voyage doit s'effectuer dans un délai raisonnable. Les opérateurs de transport qui ne peuvent pas respecter les délais impartis ou les itinéraires suivis pour des raisons diverses (inondations, neige, panne du véhicule, etc.) doivent pouvoir se justifier. Dans les cas les plus graves (rupture des scellés, obligation de transborder la marchandise sur un autre véhicule, destruction partielle ou totale du chargement, etc.) l'opérateur de transport doit faire établir un procès-verbal par toute autorité locale disponible sur les lieux en utilisant le «Procès-verbal de constat» contenu dans le Carnet TIR. Les autorités douanières peuvent procéder, sur la base d'un tel document, à toute enquête utile.

Des exemples des meilleures pratiques figurent à la Section 5 du Manuel TIR.

1.5 DÉVELOPPEMENT FUTUR DU SYSTÈME TIR

1.5.1 APPLICATION MONDIALE DU SYSTÈME TIR

Le système TIR est encouragé sous les auspices des Nations Unies afin d'être aussi accessible que possible mondialement à tous les pays qui souhaitent l'utiliser. En 1984 le Conseil Economique et Social des Nations Unies (ECOSOC) a adopté une résolution (1984/79) qui recommande aux pays du monde entier d'étudier la possibilité d'accéder à la Convention et d'introduire le système TIR dans leur pays. En outre, il recommande aux organisations internationales, intergouvernementales et non-gouvernementales, et en particulier aux commissions régionales des Nations Unies, de promouvoir l'introduction du système TIR en tant que système universel de transit douanier.

Conformément à la Résolution de l'ECOSOC, des actions ont été entreprises pour promouvoir l'application de la Convention TIR au-delà des 64 Parties contractantes actuelles. Plusieurs séminaires et ateliers régionaux et sous-régionaux ont déjà été organisés en Europe, en Asie et au Moyen-Orient pour familiariser les gouvernements, l'industrie du commerce et des transports aux facilités offertes par la Convention.

Actuellement des travaux sont en cours afin d'élargir le champ d'activité du système TIR à l'Asie et au Moyen-Orient. Ce travail est entrepris en particulier par les secrétariats de la CEE-ONU et les Commissions Economiques et Sociales pour l'Asie et le Pacifique (CESAP-ONU) et pour l'Asie de l'Ouest (CESAO-ONU) qui promeuvent le système TIR comme une des pierres angulaires pour un transport terrestre international efficace en Asie et dans le Moyen-Orient. Ces efforts sont soutenus par diverses institutions et banques, comme la Commission Européenne et la Banque Mondiale qui voient dans le système TIR un élément important de facilitation du transport routier sur la route historique de la soie ou dans la sous-région du Grand Mékong en Asie extrême-orientale.

1.5.2 LE SYSTÈME TIR ET L'INFORMATIQUE

Dans le monde entier, la substitution des documents papier par le traitement informatique des données gagne du terrain et va continuer à prendre de l'importance tant pour les administrations douanières que pour les opérateurs de transport. Cette tendance aura également de plus en plus de répercussions sur les procédures douanières et sur les documents utilisés par les autorités douanières.

Les raisons en sont que les administrations douanières sont confrontées à un vaste dilemme. D'une part elles sont régies par des lois qui les obligent à percevoir et comptabiliser des revenus d'une manière efficace et d'empêcher toute fraude et contrebande. D'autre part, elles sont de plus en plus critiquées par les professionnels du commerce (importateurs, exportateurs, transporteurs, transitaires) parce qu'ils ne facilitent pas suffisamment le transport rapide des marchandises.

Etant donné la main-d'œuvre limitée dans les administrations douanières et les méthodes de plus en plus sophistiquées appliquées dans la fraude en douane il semble qu'il n'y ait pas d'autre moyen que d'accroître la productivité et le contrôle douanier en adaptant les procédures administratives nationales et internationales utilisant les technologies les plus récentes et le traitement électronique des données.

Les systèmes à support papier, tels que l'actuel Carnet TIR, constituent en fait un moyen inefficace de saisie et de contrôle des données. C'est pourquoi, en 1985 déjà, la CEE-ONU a émis l'idée de l'utilisation d'une "carte à puce" ou d'un Carnet TIR électronique pour le transport international de marchandises par route qui pourrait remplacer le Carnet TIR actuel en papier. Alors qu'à l'époque la mise en pratique de ces idées aurait certainement été un processus compliqué et coûteux, aujourd'hui, les structures comme Internet ou des formats universels tels que XML (Langage de Balisage Extensible), utilisés non seulement par le secteur privé mais aussi par le secteur public, permettraient un échange électronique simple, sécurisé et peu onéreux des données nécessaires au fonctionnement du système TIR.

L'introduction d'un système informatique de contrôle des Carnets TIR, déjà pensé et recommandé par le Comité de gestion TIR en octobre 1995, a été le premier pas dans cette direction. Tandis que le système SAFETIR développé et mis en pratique par l'IRU sur la base de cette recommandation du Comité de gestion ne peut pas se substituer aux procédures nationales de transit douanier, il représente déjà un outil très important pouvant être utilisé par l'industrie du transport et la chaîne internationale de garantie dans l'application de la gestion des risques dans le fonctionnement commercial du système TIR. L'accès des autorités douanières à la base de données SAFETIR a également considérablement facilité les procédures d'enquête après la fin des opérations TIR nationales.

Les Parties contractantes à la Convention TIR ont inclus l'informatisation du régime TIR au programme de la Phase III du processus de révision TIR. Ils ont admis que l'informatisation du régime TIR était inévitable étant donné :

- l'extrême rapidité actuelle de l'évolution technologique, fondée sur les technologies de l'Internet et des cartes à puce qui touchait particulièrement les transports et les échanges internationaux ;
- le besoin sans cesse accru d'une amélioration de l'efficacité des procédures de transit douanier ainsi que des pratiques commerciales ; et
- la nécessité de lutter contre les activités frauduleuses qu'il fallait combattre par les moyens les mieux adaptés et les plus efficaces.

Etant donné le grand nombre et la diversité de la structure administrative des plus de 60 Parties contractantes à la Convention TIR, tout système informatisé doit être en mesure de fonctionner de façon flexible et décentralisée sur la base de seulement quelques éléments standardisés acceptés internationalement. Il s'agit là d'une tâche difficile mais stimulante. Mais il n'y a aucun doute : le système TIR doit se conformer aux derniers développements des techniques de traitement informatique des données qui ont déjà modifié toutes les activités concernées des douanes, du transport et du commerce et continueront à le faire de plus en plus. Sinon, le système TIR, en particulier le Carnet TIR papier, deviendra un obstacle à l'efficacité du transport et du commerce internationaux et compromettra l'efficacité des procédures et contrôles douaniers.

Ce défi devra être relevé par toutes les Parties contractantes à la Convention TIR, les organisations nationales et internationales ainsi que par l'industrie des transports.

1.6 CONCLUSION

Le système TIR, créé il y a plus de cinquante ans, et la Convention TIR ont prouvé leur grande efficacité en tant que système international de transit douanier et ils ont joué un rôle important dans la facilitation du commerce et du transport internationaux, en Europe en particulier, et plus récemment encore entre l'Europe et les pays voisins.

Avec la croissance accélérée du trafic européen Est-Ouest et la récente accession à l'indépendance de nombreux pays d'Europe centrale et orientale, le système de transit TIR doit faire face aujourd'hui à de nouveaux défis, sans précédent dans leur ampleur. Par ailleurs, les autorités douanières sont confrontées à un nombre incalculable de fraudes et de contrebande résultant de changements intervenus dans les systèmes politiques, économiques et sociaux de nombreux pays dans la région et de l'augmentation très nette des droits et taxes douaniers.

De plus, la gestion et le contrôle du système TIR posent des problèmes aux autorités douanières nationales, en particulier dans les pays ayant accédé à l'indépendance récemment, car ils ont encore quelquefois besoin d'acquérir l'expérience nécessaire et ne disposent pas toujours d'un personnel en nombre suffisant, formé convenablement à ce genre de tâches.

Afin d'éviter des développements indésirables, certains gouvernements ainsi que d'autres acteurs du système TIR, imposent parfois des mesures unilatérales, telle que l'exigence de garanties supplémentaires pour les opérations de transit TIR ou l'exclusion de certaines catégories de marchandises, qui ne sont pas conformes aux dispositions ou à l'esprit de la Convention TIR.

Si de telles mesures sont susceptibles d'apporter un certain soulagement temporaire, non seulement elles amèneraient à la longue d'autres pays à introduire des mesures similaires, mais elles accroîtraient les coûts du commerce et du transport au plan international et pourraient conduire éventuellement à un effondrement total du système de transit TIR - sans autre alternative valable en vue.

La Convention TIR en elle-même offre déjà de nombreux moyens de protection garantissant les intérêts légitimes des autorités douanières, tels que l'exigence de services d'escorte, l'établissement d'itinéraires de transit et la réduction des temps de parcours en transit. D'autres mesures peuvent être mises en place si les Parties contractantes à la Convention TIR le souhaitent.

Des solutions durables à long terme ne peuvent être trouvées que dans une action commune concertée entre toutes les Parties contractantes à la Convention TIR. La Commission de contrôle TIR (TIRExB) de la CEE-ONU et son Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) constituent un forum pour une telle coopération et coordination. L'expérience a prouvé que des solutions ont été trouvées aux nombreux problèmes survenus récemment dans l'application de la Convention TIR au sein des différents organes établis dans le cadre de la Convention TIR et de la CEE-ONU.

L'objectif du secrétariat de la CEE-ONU et du secrétariat TIR est de poursuivre leurs travaux dans ce sens et de constituer un mécanisme international fiable, apte à améliorer la coopération et la coordination entre les Parties contractantes à la Convention TIR et l'industrie du transport. Il est essentiel de continuer à améliorer le cadre juridique dans le système de transit et d'en rationaliser le fonctionnement, de façon qu'il soit toujours en conformité avec les exigences de l'industrie du transport et des autorités douanières.

L'Organisation des Nations Unies, dont le caractère est universel, est le dépositaire de la Convention TIR et, à ce titre, elle offre le cadre et les services nécessaires à sa gestion. En cas de besoin, elle adapte également la Convention aux modifications devant y être apportées. L'expérience a prouvé que la Convention TIR, qui fait partie intégrante des travaux de la facilitation du transport entrepris au sein de la CEE-ONU, a servi les intérêts de toutes les Parties concernées, tant les autorités douanières que les transporteurs, et il y a toutes les raisons de croire que cela continuera dans l'avenir.

1.7 INFORMATIONS CONCERNANT LE SYSTÈME TIR

En plus de l'actuel Manuel TIR disponible en copie papier et en version électronique dans de nombreuses langues, il existe plusieurs autres sources d'informations concernant la Convention TIR et ses applications dans les Parties contractantes.

La source d'informations la plus complète et mise à jour régulièrement est le site Internet de la CEE-ONU TIR administré conjointement par la CEE-ONU et le secrétariat TIR (<http://tir.unece.org>). Ce site Internet fournit, en plus des nombreuses versions linguistiques du Manuel TIR, des informations à jour sur l'administration et l'application de la Convention TIR dans toutes les Parties contractantes. Il contient les informations les plus récentes sur les interprétations de la Convention TIR, sur les Notifications dépositaires et sur les mesures de contrôle introduites par les autorités douanières et le Comité de gestion. Le site Internet TIR contient également tous les documents et rapports (en Anglais, Français et Russe) qui paraissent concernant les sessions du Comité de gestion TIR et le Groupe de travail de la CEE-ONU (WP.30) et son groupe spécial d'experts.

Par ailleurs, le secrétariat de la CEE-ONU tient à jour un annuaire international des points de contact TIR dans tous les pays qui appliquent le système TIR. Ces experts en provenance des autorités douanières nationales et des associations nationales peuvent être contactés au sujet de l'application de la Convention au niveau national. Les informations sur les points de contact TIR sont également disponibles sur le site Internet TIR (un mot de passe peut être obtenu auprès des secrétariats de la CEE-ONU et du TIR).

Le secrétariat de la CEE-ONU tient également à jour un registre international des dispositifs de scellement et des timbres douaniers qui est disponible pour un usage limité aux autorités douanières.

Le secrétariat de la CEE-ONU, la Commission de contrôle TIR (TIRExB) et le secrétariat TIR peuvent être contactés comme suit : Bureau 401-3, Palais des Nations, CH - 1211 GENEVE 10 (Suisse) ; tel. + 41-22-917 3258 ; Fax + 41-22-917 00 39 ou + 41-22-917 06 14 ; E-mail : tirexb@unece.org.

1.8 CARNETS TIR ÉMIS PAR L'IRU AUX ASSOCIATIONS NATIONALES

Pays	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Albanie	0	0	250	500	400	400
Allemagne	31,250	41,400	42,950	42,950	39,950	42,050
Arménie	-	-	200	100	250	200
Autriche	11,150	15,100	21,000	18,100	20,900	19,850
Azerbaïdjan	650	4,000	3,600	1,300	1,900	3,950
Bélarus	201,000	230,200	232,000	284,200	237,600	187,000
Belgique/Luxembourg	2,600	2,400	2,200	1,150	1,300	1,200
Bulgarie	149,000	205,000	211,000	252,000	303,000	313,000
Chypre	1,050	1,000	1,150	950	1,100	1,000
Croatie	6,650	7,700	7,900	9,800	7,650	9,700
Danemark	12,900	7,350	6,350	6,550	5,100	2,600
Espagne	1,000	1,000	2,000	2,200	2,000	3,000
Estonie	61,500	79,600	97,000	90,000	91,000	56,000
Ex-Rép. Yougoslave de Macédoine	26,100	17,050	22,100	29,300	27,400	27,400
Fédération de Russie	174,350	236,800	192,800	263,700	313,550	375,650
Finlande	20,700	17,000	20,300	19,700	20,050	16,300
France	19,500	18,750	14,250	13,700	13,050	12,300
Géorgie	900	1,000	2,500	500	2,000	1,050
Grèce	18,500	20,000	22,000	29,400	23,600	40,500
Hongrie	180,400	150,600	123,500	95,450	67,650	44,900
Iran	30,000	30,000	15,000	20,000	33,000	33,000
Israël	-	500	0	0	0	0
Italie	33,000	40,000	41,000	44,000	45,500	37,000
Jordanie	700	0	150	100	150	0
Kazakhstan	9,000	10,400	9,100	6,400	17,400	17,000
Kirghizistan	-	100	550	1,250	2,700	4,900
Koweït	0	500	0	0	500	50
Lettonie	88,500	127,500	124,300	132,000	154,500	91,000
Liban	150	0	0	50	50	0
Lituanie	178,000	247,000	275,900	299,500	327,200	148,700
Maroc	0	0	0	0	0	100
Mongolie	-	-	-	-	-	150
Norvège	500	500	500	500	0	0
Ouzbékistan	600	900	600	500	900	2,400
Pays-Bas	28,150	46,450	31,350	30,950	22,600	22,200
Pologne	293,000	244,500	167,000	213,500	244,000	273,500
Portugal	100	0	0	200	200	700
République Arabe Syrienne	500	700	1,400	900	1,300	900
République de Moldavie	18,050	18,000	21,100	24,450	46,800	46,900
République Tchèque,	34,750	32,550	34,700	34,850	38,950	39,700
Roumanie	227,400	333,000	363,800	462,600	472,900	486,300
Royaume-Uni	10,500	10,900	9,800	7,650	6,000	4,400
Serbie et Monténégro	-	-	-	-	2,050	5,350
Slovaquie	40,700	35,550	31,100	28,050	34,800	18,450
Slovénie	16,900	20,500	19,300	17,800	18,600	22,000
Suède	5,300	4,900	5,200	2,600	3,400	1,500
Suisse	2,000	2,200	3,200	2,400	2,600	1,600
Tunisie	0	0	0	0	0	0
Turkménistan	-	-	150	0	150	200
Turquie	279,000	336,000	327,000	412,000	419,000	544,000
Ukraine	128,000	184,000	200,000	190,000	222,500	251,000
Yougoslavie	-	-	700	1,400	800	-
Total	2,344,000	2,782,600	2,707,950	3,095,200	3,298,000	3,211,050

1.9 RÔLE ET RESPONSABILITÉS DES DIFFÉRENTS ACTEURS DU RÉGIME TIR

Le régime TIR est un système bien équilibré, fondé sur la coopération entre les Parties contractantes et les transporteurs. Dans l'intérêt de son bon fonctionnement, il est indispensable que tous les acteurs – gouvernements, Commission de contrôle TIR, associations garantes nationales, transporteurs et organisations internationales – s'acquittent de leurs obligations conformément aux dispositions de la Convention TIR. On trouvera ci-dessous un résumé du rôle et des responsabilités des principaux acteurs du régime TIR.

1.9.1 RESPONSABILITÉS DU GOUVERNEMENT

- Acceptation de la Convention TIR aux conditions prévues par la législation nationale (c'est-à-dire publication dans le journal officiel du pays) ;
- Dépôt d'un instrument d'adhésion auprès du Bureau des affaires juridiques de l'Organisation des Nations Unies à New York (dépositaire) (Article 52 de la Convention) ;
- Habilitation d'une ou plusieurs association(s) garante(s) nationale(s) (Article 6 et première Partie de l'Annexe 9 de la Convention) ;
- Habilitation des personnes à utiliser des Carnets TIR (Article 6 et deuxième Partie de l'Annexe 9 de la Convention) ;
- Publication d'une liste des bureaux de douane habilités à effectuer des opérations TIR (Article 45 de la Convention) ;
- Formation des fonctionnaires des douanes au fonctionnement des procédures douanières TIR ;
- Etablissement ou désignation d'une instance chargée de l'agrément des véhicules routiers et des conteneurs (Article 12 de la Convention) ;
- Dépôt des informations et de la documentation suivantes auprès de la Commission de contrôle TIR (TIRExB) :

Système de garantie internationale

- Une copie certifiée conforme de l'accord écrit ou de tout autre instrument juridique entre les autorités compétentes (autorités douanières) et les associations nationales ainsi que toutes autres modifications au dit accord ou instrument (délais : dès que possible) ;
- Une copie certifiée conforme du contrat d'assurance ou de garantie financière ainsi que de toutes modifications audit contrat (délais : dès que possible) ;
- Une copie du certificat d'assurance soumis à un renouvellement annuel (délais : dès que possible).

Accès contrôlé à la procédure TIR

- Les renseignements concernant toute personne qui est habilitée par les autorités compétentes à utiliser des Carnets TIR ou dont l'habilitation a été retirée (délais : une semaine) ;
- Une liste complète et à jour de toutes les personnes qui sont habilitées par les autorités compétentes à utiliser des Carnets TIR ou dont l'habilitation a été retirée (délais : au 31 décembre de chaque année et dès que possible) ;
- Les renseignements concernant toute personne exclue des bénéficiaires de la Convention conformément à l'Article 38 (délais : une semaine) ;

Mesures nationales de contrôle

Les renseignements concernant toute mesure de contrôle que les autorités nationales compétentes envisageraient de prendre conformément à l'Article 42 bis (délais : dès que possible).

1.9.2 RÔLE ET RESPONSABILITÉ DE L'ASSOCIATION GARANTE NATIONALE

- Conclure un contrat (ou un accord) la liant aux autorités douanières nationales et s'engager à acquitter les droits et taxes à l'importation ou à l'exportation exigibles, majorés, s'il y a lieu, des intérêts de retard dus en vertu des lois et des règlements douaniers du pays dans lequel une irrégularité relative à l'opération TIR aura été relevée. L'association sera tenue, conjointement et solidairement avec les personnes redevables des sommes visées ci-dessus, au paiement de ces sommes (art. 8, par. 1) ;
- Conclure un accord écrit sur le fonctionnement du système international de garantie avec une organisation internationale (actuellement avec l'Union internationale des transports, qui gère le seul système international de garantie en vigueur) (voir note explicative 0.6.2 bis) ;
- Se porter caution (art. 6, par. 1). Cette garantie doit aussi porter sur les responsabilités découlant des opérations effectuées sous couvert de carnets TIR délivrés par des associations étrangères affiliées à la même organisation internationale que celle à laquelle elle est elle-même affiliée (art. 6, par. 2) ;
- Délivrer des carnets TIR aux seules personnes qui remplissent les conditions minimales prescrites (art. 6, par. 4 et annexe 9, partie II) et dont l'accès au régime TIR n'a pas été refusé par les autorités compétentes des Parties contractantes sur le territoire desquelles ces personnes sont établies ou domiciliées (art. 6, par. 3) ;
- Conclure une déclaration d'engagement avec le transporteur qui demande des carnets TIR (l'association garante peut demander une garantie bancaire ou une caution) ;
- Délivrer des carnets TIR en se fondant sur un système de gestion des risques ;

- Prendre, en étroite collaboration avec les autorités compétentes, toutes les mesures nécessaires pour garantir le bon usage des carnets TIR (art. 42 bis) ;
- Transmettre à l'autorité nationale compétente les documents et renseignements suivants :

Système international de garantie

- Une copie certifiée conforme du contrat d'assurance ou de garantie financière ainsi que tout avenant éventuel (dès que possible) ;
- Copie du certificat d'assurance annuel (dès que possible).

Accès contrôlé au régime TIR

- Renseignements détaillés sur chaque personne demandant l'autorisation aux autorités compétentes d'utiliser des carnets TIR ;
- Liste complète et mise à jour de toutes les personnes autorisées par les autorités compétentes à utiliser des carnets TIR ou dont l'autorisation leur a été retirée (31 décembre de chaque année ou au plus tard dans la semaine suivant cette date).

1.9.3 RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR

- Conclusion d'une déclaration d'engagement avec l'association garante nationale (stipulant les conditions d'utilisation des Carnets TIR) ;
- Obtention du certificat d'agrément des véhicules routiers et des conteneurs qui doit être délivré par les autorités d'inspection nationale compétentes ;
- Fixation de la plaque TIR sur les véhicules routiers et les conteneurs (Article 16 de la Convention).

1.9.4 RÔLE ET RESPONSABILITÉS DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE (ACTUELLEMENT L'IRU)

- Obtenir l'autorisation de se charger de la bonne organisation et du fonctionnement d'un système international de garantie, accordée par le Comité de gestion TIR (art. 6, par. 2 *bis* de la Convention) ;
- Obtenir l'acceptation de l'association garante nationale grâce à un système international de garantie ;
- Remettre aux organes compétents des copies certifiées conformes du contrat de garantie global et la preuve de la couverture de la garantie ;
- Conclure des accords écrits sur le fonctionnement du système international de garantie avec les associations garantes nationales (note explicative 0.6.2 bis) ;
- Obtenir auprès du Comité de gestion TIR l'autorisation d'imprimer et de distribuer des carnets TIR (annexe 8, art. 10 b) ;
- Informer toutes les associations nationales garantes et les autorités douanières nationales chaque fois qu'une nouvelle association garante est agréée ;
- Administrer le système de garantie TIR et communiquer aux organes compétents, chaque année, le nombre total de demandes de paiement déposées, acquittées ou en suspens ;
- Administrer le système des carnets TIR, notamment par l'impression et la distribution centralisées des carnets aux associations garantes nationales :
 - Prendre toutes mesures raisonnables pour atténuer le risque de falsification des carnets TIR ;
 - Prendre les mesures nécessaires en cas d'infraction ou d'insuffisance concernant le Carnet TIR ;

- Communiquer aux autorités compétentes des renseignements sur les modalités de délivrance des carnets TIR par les associations garantes nationales ;
- Communiquer aux autorités compétentes des données statistiques sur le nombre de carnets TIR distribués à chaque Partie contractante ;
- Communiquer à la TIRExB les prix pratiqués par l'organisation internationale pour chaque type de Carnet TIR ;
- Proposer ses bons offices et son expérience pour la formation des intéressés, c'est-à-dire les associations nationales ;
- Mettre en place un système de contrôle électronique des carnets TIR, et notamment :
 - Informer les Parties contractantes et les organes compétents des problèmes posés par le système ;
 - Communiquer aux organes compétents les statistiques et les données relatives aux résultats obtenus par les Parties contractantes dans l'utilisation du système de surveillance électronique ;
 - S'efforcer d'améliorer continuellement le système de surveillance électronique afin de mieux lutter contre les risques éventuels et la fraude ;
- En tant qu'observateur, participer aux sessions du Comité de gestion TIR (annexe 8, art. 1 ii) de la Convention), de la TIRExB (annexe 8, art. 11, par. 5 de la Convention), du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports de la CEE-ONU (WP.30) et du Groupe de contact TIR ;
- Participer aux activités de la TIRExB, notamment :
 - Participer pleinement à l'examen des cas dans lesquels la TIRExB est sollicitée pour faciliter le règlement d'un différend ;
 - Fournir, à la demande de la TIRExB, tous les renseignements relatifs au fonctionnement du régime TIR, à condition que cette demande n'enfreigne pas la législation relative à la confidentialité ou à la protection des données, par exemple ;

- S'assurer que tout problème lié à un acte frauduleux ou toute difficulté posée par l'application de la Convention TIR soit immédiatement signalé à l'attention de la TIRExB ;
- Participer avec le secrétariat TIR aux réunions d'information régulières.

1.9.5 RÔLE ET RESPONSABILITÉS DE LA COMMISSION DE CONTRÔLE TIR ET DU SECRÉTAIRE TIR, CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 10 DE L'ANNEXE 8 DE LA CONVENTION TIR

- Superviser l'application de la Convention et, à cette fin, préparer des échantillons, établir des questionnaires, conduire des visites sur le terrain, par exemple. Il convient d'accorder une attention toute particulière aux domaines suivants :
 - Conformité des véhicules ;
 - Agrément des associations nationales ;
 - Conformité des procédures de fin et d'apurement ;
 - Identification, poursuite et mise en demeure des personnes directement responsables d'infractions à la réglementation TIR ;
 - Exclusion et retrait du régime TIR, conformément à l'article 38 et à la partie II de l'annexe 9 de la Convention ;
 - Mise en œuvre des amendements à la Convention ;
 - Concordance entre les trois langues officielles de la Convention et de ses annexes ;
 - Conformité des nouvelles mesures de contrôle prises par une Partie contractante (art. 42 bis) ;

- Superviser le fonctionnement du système de garantie, et à cette fin examiner et (le cas échéant) contester le contrat de garantie globale, les contrats nationaux de garantie et les certificats annuels de garantie. La TIRExB demande en outre à l'organisation internationale de lui communiquer, tous les ans, le nombre total de demandes de paiement déposées, acquittées ou en suspens ;
- S'acquitter des fonctions que lui confie le Comité de gestion ;
- Superviser l'impression centralisée des carnets TIR et leur distribution aux associations, qui est confiée à l'organisation internationale. Il s'agit notamment de surveiller que le Carnet TIR est conforme aux prescriptions de la Convention et d'approuver à titre préliminaire toute modification de sa présentation ;
- Coordonner et encourager l'échange de renseignements entre les autorités compétentes des Parties contractantes. La TIRExB doit activement encourager les autorités compétentes à faire partager leurs connaissances concernant les nouvelles méthodes de fraude ainsi que les exemples de meilleures pratiques. La TIRExB doit être le dépositaire de ces renseignements et se charger de leur diffusion ;
- Coordonner et encourager les changements entre les autorités compétentes des Parties contractantes, les associations garantes nationales et les organisations internationales, par exemple concernant les systèmes de surveillance électronique, ou les exemples de meilleures pratiques ;
- Faciliter le règlement des différends entre les Parties contractantes, les associations garantes nationales, les compagnies d'assurance et les organisations internationales. La TIRExB doit proposer ses bons offices pour servir de médiateur et, le cas échéant, contribuer au règlement des différends ;
- Soutenir la formation d'agents des administrations douanières et d'acteurs du régime TIR ;

- Tenir un fichier central pour faire connaître aux Parties contractantes que les associations doivent suivre les règles pour délivrer des carnets TIR, notamment les conditions et les prescriptions minimales énoncées à l'annexe 9 ;
- Surveiller le prix du Carnet TIR, en prenant en considération le fait qu'il s'agit d'une question délicate.

Les décisions de la TIRExB sont exécutées par le secrétaire TIR, qui fait partie du secrétariat de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe. Le secrétaire TIR est lui-même assisté d'un petit secrétariat, dont les effectifs sont déterminés par le Comité de gestion.

2 LA CONVENTION TIR DE 1975

Cette partie contient la version complète de la Convention TIR de 1975, au 19 septembre 2004. La présentation de cette partie reprend l'agencement de la Convention TIR de 1975.

Les **notes explicatives** figurant dans l'annexe 6 et dans la 3e partie de l'annexe 7 de la Convention sont néanmoins placées à la suite des dispositions auxquelles elles se réfèrent, à l'exception des figures contenues à l'Annexe 6. Conformément aux dispositions de l'article 43 de la Convention, les notes explicatives donnent une interprétation de certaines dispositions de la Convention et de ses annexes. Elles reprennent également certaines pratiques recommandées.

Les notes explicatives ne modifient pas les dispositions de la présente Convention ou de ses annexes, elles en précisent simplement le contenu, la signification et la portée. En particulier, eu égard aux dispositions de l'article 12 et de l'annexe 2 de la présente Convention relatives aux conditions techniques d'agrément des véhicules routiers pour le transport sous scellé douanier, les notes explicatives précisent, s'il y a lieu, les techniques de construction qui doivent être acceptées par les Parties contractantes comme répondant à ces dispositions. Elles précisent aussi, le cas échéant, les techniques de construction qui ne satisfont pas à ces dispositions.

Les notes explicatives permettent ainsi d'appliquer les dispositions de la présente Convention et de ses annexes en tenant compte de l'évolution technologique et des exigences d'ordre économique.

Les **commentaires** sont placés à la suite des dispositions auxquelles ils se rapportent. Les commentaires figurant dans le Manuel TIR n'ont pas force de loi pour les Parties contractantes de la Convention TIR de 1975. Ils sont cependant importants pour l'interprétation, l'harmonisation et l'application de la Convention car ils reflètent l'opinion du Comité de gestion de la Convention TIR de 1975 ainsi que du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU), comme indiqué à propos de chaque commentaire.

{TRANS/GE.30/55, paragraphe 40}

**2.1 TEXTE DE LA CONVENTION TIR DE 1975
(y compris notes explicatives et
commentaires y relatifs)**

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

LES PARTIES CONTRACTANTES,

**DÉSIREUSES de faciliter les transports internationaux de marchandises
par véhicules routiers,**

**CONSIDÉRANT que l'amélioration des conditions des transports constitue
un des facteurs essentiels au développement de la coopération entre elles,**

**DÉCLARANT elles-mêmes se prononcer en faveur d'une simplification et
d'une harmonisation des formalités administratives dans le domaine des transports
internationaux, en particulier aux frontières,**

SONT CONVENUES de ce qui suit :

Chapitre premier

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

a) DÉFINITIONS

Article premier

Aux fins de la présente Convention, on entend

- a) par "transport TIR", le transport de marchandises d'un bureau de douane
de départ à un bureau de douane de destination, sous le régime, dit régime
TIR, établi par la présente Convention ;
{ECE/TRANS/17/Amend.21 ; entré en vigueur le 12 mai 2002}**

- b) par "opération TIR", la partie d'un transport TIR qui est effectuée dans une Partie contractante, d'un bureau de départ ou d'entrée (de passage) à un bureau de douane de destination ou de sortie (de passage) ;
{ECE/TRANS/17/Amend.21 ; entré en vigueur le 12 mai 2002}
- c) par "début d'une opération TIR", le fait que le véhicule routier, l'ensemble de véhicules ou le conteneur ont été présentés, aux fins de contrôle, au bureau de départ ou d'entrée (de passage), avec le chargement et le Carnet TIR y relatifs, et que le Carnet TIR a été accepté par le bureau de douane ;
{ECE/TRANS/17/Amend.21 ; entré en vigueur le 12 mai 2002}
- d) par "fin d'une opération TIR", le fait que le véhicule routier, l'ensemble de véhicules ou le conteneur ont été présentés, aux fins de contrôle, au bureau de destination ou de sortie (de passage), avec le chargement et le Carnet TIR y relatifs ;
{ECE/TRANS/17/Amend.21 ; entré en vigueur le 12 mai 2002}
- e) par "apurement d'une opération TIR", l'attestation par les autorités douanières qu'une opération TIR s'est achevée dans les règles dans une Partie contractante. Ceci est établi par les autorités douanières sur la base d'une comparaison entre les données ou informations disponibles au bureau de douane de destination ou de sortie (de passage) et celles dont dispose le bureau de douane de départ ou d'entrée (de passage) ;
{ECE/TRANS/17/Amend.21 ; entré en vigueur le 12 mai 2002}
- f) par "droits et taxes à l'importation ou à l'exportation", les droits de douane et tous autres droits, taxes, redevances et impositions diverses qui sont perçus à l'importation ou à l'exportation, ou à l'occasion de l'importation ou de l'exportation de marchandises, à l'exception des redevances et impositions dont le montant est limité au coût approximatif des services rendus ;

Note explicative à l'article 1 f)

- 0.1 f) Les exceptions (redevances et impositions) visées à l'alinéa f) de l'article premier s'entendent de toutes les sommes autres que les droits et taxes perçus à l'importation ou à l'exportation par les Parties contractantes ou à l'occasion de l'importation ou de l'exportation. Les montants de ces sommes seront limités au coût approximatif des services rendus et ne constitueront pas un moyen indirect de protection des produits nationaux ou une taxe à caractère fiscal perçue sur les importations ou les exportations. Ces redevances et impositions comprennent, entre autres, les redevances afférents :
- aux certificats d'origine s'ils sont nécessaires pour le transit,
 - aux analyses effectuées par les laboratoires des douanes à des fins de contrôle,
 - aux inspections douanières et aux autres opérations de dédouanement effectuées en dehors des heures ouvrables normales et des locaux officiels du bureau des douanes,
 - aux inspections effectuées pour des raisons d'ordre sanitaire, vétérinaire ou phytopathologique.
- {ECE/TRANS/17/Amend.21 ; entré en vigueur le 12 mai 2002}
- g) par "véhicule routier", non seulement un véhicule routier à moteur, mais aussi toute remorque ou semi-remorque conçue pour y être attelée ;**
- h) par "ensemble de véhicules", des véhicules couplés qui participent à la circulation routière comme une unité ;**
- j) par "conteneur", un engin de transport (cadre, citerne amovible ou autre engin analogue) :**
- i) constituant un compartiment, totalement ou partiellement clos, destiné à contenir des marchandises,**
 - ii) ayant un caractère permanent et étant, de ce fait, suffisamment résistant pour permettre son usage répété,**

- iii) **spécialement conçu pour faciliter le transport de marchandises, sans rupture de charge, par un ou plusieurs modes de transport,**
- iv) **conçu de manière à être aisément manipulé, notamment lors de son transbordement d'un mode de transport à un autre,**
- v) **conçu de façon à être facile à remplir et à vider, et**
- vi) **d'un volume intérieur d'au moins un mètre cube,**

"les carrosseries amovibles" sont assimilées aux conteneurs ;

Note explicative à l'article 1 j)

- 0.1 j) On entend par "carrosserie amovible" un compartiment de chargement qui n'est doté d'aucun moyen de locomotion et qui est conçu en particulier pour être transporté sur véhicule routier, le châssis de ce véhicule et le cadre inférieur de la carrosserie étant spécialement adaptés à cette fin. Ce terme désigne aussi une caisse mobile qui est un compartiment de chargement conçu spécialement pour le transport combiné route/rail.
{ECE/TRANS/17/Amend.21 ; entré en vigueur le 12 mai 2002}

Note explicative à l'article 1 j) i)

- 0.1 j) i) Le terme "partiellement clos" tel qu'il s'applique à l'équipement visé à l'alinéa j) i) de l'article premier s'entend des engins généralement constitués par un plancher et une superstructure délimitant un espace de chargement équivalant à celui d'un conteneur clos. La superstructure est généralement faite d'éléments métalliques constituant la carcasse d'un conteneur. Ces types de conteneurs peuvent comporter également une ou plusieurs parois latérales ou frontales. Certains de ces conteneurs comportent simplement un toit relié au plancher par des montants verticaux. Les conteneurs de ce type sont utilisés, notamment, pour le transport des marchandises volumineuses (voitures automobiles, par exemple).
{ECE/TRANS/17/Amend.21 ; entré en vigueur le 12 mai 2002}

- k) **par "bureau de douane de départ", tout bureau de douane d'une Partie contractante où commence, pour tout ou partie du chargement, le transport TIR ;**
{ECE/TRANS/17/Amend.21 ; entré en vigueur le 12 mai 2002}

- l) par "bureau de douane de destination", tout bureau de douane d'une Partie contractante où s'achève, pour tout ou partie du chargement, le transport TIR ;
{ECE/TRANS/17/Amend.21 ; entré en vigueur le 12 mai 2002}**
- m) par "bureau de douane de passage", tout bureau de douane d'une Partie contractante par lequel un véhicule routier, un ensemble de véhicules ou un conteneur entre dans cette Partie contractante ou la quitte au cours d'un transport TIR ;
{ECE/TRANS/17/Amend.21 ; entré en vigueur le 12 mai 2002}**
- n) par "personnes", à la fois les personnes physiques et les personnes morales ;**
- o) par "titulaire" d'un Carnet TIR, la personne à qui un Carnet TIR a été délivré conformément aux dispositions pertinentes de la Convention et au nom de laquelle une déclaration douanière a été faite sous forme d'un Carnet TIR indiquant la volonté de placer des marchandises sous le régime TIR au bureau de douane de départ. Le titulaire est responsable de la présentation du véhicule routier, de l'ensemble de véhicules ou du conteneur, avec le chargement et le Carnet TIR y relatifs, au bureau de douane de départ, au bureau de douane de passage et au bureau de douane de destination, les dispositions pertinentes de la Convention étant dûment respectées ;
{ECE/TRANS/17/Amend.21 ; entré en vigueur le 12 mai 2002}**
- p) par "marchandises pondéreuses ou volumineuses", tout produit pondéreux ou volumineux qui, en raison de son poids, de ses dimensions ou de sa nature, n'est en général transporté ni dans un véhicule routier clos ni dans un conteneur clos ;**
- q) par "association garante", une association agréée par les autorités douanières d'une Partie contractante pour se porter caution des personnes qui utilisent le régime TIR.**

b) CHAMP D'APPLICATION**Article 2**

La présente Convention vise les transports de marchandises effectués sans rupture de charge, à travers une ou plusieurs frontières, d'un bureau de douane de départ d'une Partie contractante à un bureau de douane de destination d'une autre Partie contractante, ou de la même Partie contractante, dans des véhicules routiers, des ensembles de véhicules ou dans des conteneurs à condition qu'une partie du trajet entre le commencement du transport TIR et son achèvement se fasse par route.

{ECE/TRANS/17/Amend.21 ; entré en vigueur le 12 mai 2002}

Notes explicatives

- 0.2-1 L'article 2 prévoit qu'un transport sous Carnet TIR peut commencer et se terminer dans un même pays à condition qu'il emprunte au cours du trajet un territoire étranger. Rien ne s'oppose en pareil cas à ce que les autorités douanières du pays de départ exigent, en plus du Carnet TIR, un document national destiné à assurer la libre réimportation des marchandises. Il est cependant recommandé que les autorités douanières évitent d'exiger un tel document et acceptent de le remplacer par une annotation spéciale sur le Carnet TIR.
- 0.2-2 Les dispositions de cet article permettent le transport de marchandises sous le couvert d'un Carnet TIR lorsqu'une partie seulement du trajet est effectuée par route. Elles ne précisent pas quelle partie du trajet doit être effectuée par route et il suffit que cette partie se situe entre le commencement du transport TIR et son achèvement. Cependant, en dépit des intentions de l'expéditeur au départ, il peut se produire pour des raisons imprévues, de caractère commercial ou accidentel, qu'aucune partie du trajet ne puisse être effectuée par route. Dans ces cas exceptionnels, les Parties contractantes accepteront le Carnet TIR et la responsabilité des associations garantes demeurera engagée.
{ECE/TRANS/17/Amend.21 ; entré en vigueur le 12 mai 2002}

Commentaires à l'article 2

Utilisation des Carnets TIR

Des Carnets TIR ont parfois été utilisés pour des transports effectués entièrement dans un même pays (par exemple, d'un bureau situé à l'intérieur du pays jusqu'au bureau frontière de sortie, sans présentation du carnet à l'entrée dans le pays suivant) dans le but d'obtenir des scellements douaniers à des fins frauduleuses.

L'IRU s'engage à informer les autorités douanières nationales des cas de ce genre.

*{TRANS/GE.30/AC.2/12, paragraphe 34 ;
TRANS/GE.30/35, paragraphes 64 et 65}*

Application du régime TIR lorsqu'une partie du trajet n'est pas effectuée par route

Conformément à l'article 2 de la Convention, à condition qu'une partie du trajet entre le commencement du transport TIR et son achèvement se fasse par route, d'autres modes de transport (transport ferroviaire, transport par voie navigable, etc.) peuvent être utilisés. Durant la partie du trajet non effectuée par route, le titulaire d'un Carnet TIR peut soit :

- *Demander aux autorités douanières de suspendre le transport TIR en vertu des dispositions du paragraphe 2 de l'article 26 de la Convention. Pour que le transport TIR suspendu puisse reprendre, il doit être possible d'appliquer le régime douanier et de réaliser le contrôle douanier à la fin de la partie du trajet non effectuée par route. Si la totalité du trajet dans le pays de départ n'est pas effectuée par route, l'opération TIR peut débuter et être immédiatement certifiée comme étant terminée au bureau de douane de départ en détachant à la fois les volets n° 1 et n° 2 du Carnet TIR. Dans ces conditions, aucune garantie TIR n'est accordée pour la partie restante du trajet effectuée sur le territoire du pays en question. Toutefois, le transport TIR pourrait facilement reprendre au bureau de douane se trouvant au bout de la partie du trajet non effectuée par route sur le territoire d'une autre Partie contractante, conformément aux dispositions de l'article 26 de la Convention ; ou*

- *Utiliser le régime TIR. Cependant, dans ce cas, le titulaire ne doit pas perdre de vue qu'une opération TIR dans un pays donné ne peut s'effectuer qu'à condition que les autorités douanières nationales soient en mesure d'assurer le traitement approprié du Carnet TIR aux endroits ci-après (selon qu'il convient) : (bureau de passage à l'entrée, (bureau de passage à la) sortie et (bureau de douane de) destination.*

{TRANS/WP.30/AC.2/67, paragraphe 64 et annexe 4 ; TIRExB/REP/13/Rev.1, paragraphe 23}

Article 3

Afin d'appliquer les dispositions de la présente Convention :

- a) Les transports doivent être effectués**
 - i) par des véhicules routiers, des ensembles de véhicules ou des conteneurs préalablement agréés dans les conditions énoncées au chapitre III a) ; ou**
 - ii) par d'autres véhicules routiers, d'autres ensembles de véhicules ou d'autres conteneurs s'ils se font conformément aux conditions énoncées au chapitre III c) ; ou**
 - iii) par des véhicules routiers ou des véhicules spéciaux tels que autocars, grues, balayeuses, bétonnières, etc., exportés et donc eux-mêmes assimilés à des marchandises se déplaçant par leurs propres moyens, d'un bureau de douane de départ à un bureau de douane de destination, dans les conditions énoncées au chapitre III c). Lorsque ces véhicules transportent d'autres marchandises, les conditions visées aux alinéas i) ou ii) ci-dessus s'appliquent en conséquence ;**
- b) les transports doivent avoir lieu sous la garantie d'associations agréées conformément aux dispositions de l'article 6 et doivent être effectués sous le couvert d'un Carnet TIR conforme au modèle reproduit à l'annexe 1 de la présente Convention.**
{ECE/TRANS/17/Amend.22 ; entré en vigueur le 12 mai 2002}

Commentaire à l'article 3

Véhicules routiers assimilés à des marchandises pondéreuses ou volumineuses

Si des véhicules routiers ou des véhicules spéciaux, eux-mêmes assimilés à des marchandises pondéreuses ou volumineuses transportent d'autres marchandises pondéreuses ou volumineuses, de telle sorte que tant le véhicule que les marchandises remplissent en même temps les conditions énoncées au chapitre III c) de la Convention, il ne faut qu'un seul Carnet TIR qui devra porter sur sa couverture et sur tous ses volets l'indication précisée à l'article 32 de la Convention. Si ces véhicules transportent des marchandises normales dans le compartiment de chargement ou dans des conteneurs, le véhicule ou les conteneurs doivent avoir été auparavant agréés selon les conditions énoncées au chapitre III a) et le compartiment de chargement ou les conteneurs doivent être scellés.

Les dispositions de l'article 3 a) iii) de la Convention s'appliquent dans le cas de véhicules routiers ou de véhicules spéciaux exportés du pays où se trouve le bureau de douane de départ et importés dans un pays où le bureau de douane de destination est situé. En pareil cas, les dispositions de l'article 15 de la Convention relatives à l'importation temporaire d'un véhicule routier ne s'appliquent pas. Les documents douaniers concernant l'importation temporaire de tels véhicules ne sont donc pas exigibles.

*{TRANS/WP.30/AC.2/65, paragraphes 39 et 40 et annexe 2 ;
TRANS/WP.30/AC.2/59, paragraphes 61 et 62 et annexe 6 ;
TRANS/WP.30/200, paragraphe 72}*

c) PRINCIPES

Article 4

Les marchandises transportées sous le régime TIR ne seront pas assujetties au paiement ou à la consignation des droits et taxes à l'importation ou à l'exportation aux bureaux de douane de passage.

Commentaire à l'article 4

Se référer aux commentaires de la note explicative 0.8.3 (Droits et taxes dus) et à l'article 23 (Escorte des véhicules routiers).

Article 5

- 1. Les marchandises transportées sous le régime TIR dans des véhicules routiers, des ensembles de véhicules ou des conteneurs scellés ne seront pas, en règle générale, soumises à la visite par la douane aux bureaux de passage.**
- 2. Toutefois, en vue d'éviter des abus, les autorités douanières pourront, exceptionnellement et notamment lorsqu'il y a soupçon d'irrégularité, procéder à ces bureaux à la visite des marchandises.**

Note explicative à l'article 5

- 0.5 Cet article n'exclut pas le droit d'effectuer des contrôles de marchandises par sondage, mais il fait ressortir que ces contrôles doivent demeurer très limités en nombre. En effet, le système international du Carnet TIR donne des garanties supplémentaires à celles présentées par les procédures nationales. D'une part, les indications du Carnet TIR relatives aux marchandises doivent correspondre aux mentions portées sur les documents de douane éventuellement établis dans le pays de départ. D'autre part, les pays de transit et de destination trouvent déjà des garanties dans les contrôles qui sont effectués au départ et qui sont attestés par le visa du bureau de douane de départ (voir aussi plus loin la note à l'article 19).

Commentaire à l'article 5, paragraphe 2

Visites des marchandises aux bureaux de passage ou contrôles par sondage effectués à la demande expresse du transporteur

Les cas exceptionnels mentionnés au paragraphe 2 de l'article 5 incluent les cas où les autorités douanières procèdent à un contrôle soit à un bureau de passage, soit en cours de voyage, à la demande expresse des transporteurs qui soupçonnent une irrégularité durant l'opération de transport TIR. Dans une telle situation, les autorités douanières ne doivent pas refuser d'effectuer le contrôle, à moins que cette demande leur semble injustifiée.

Si les autorités douanières procèdent à un contrôle sur demande du transporteur, les coûts en sont supportés par ce dernier, conformément aux dispositions de l'article 46, paragraphe 1 et au commentaire y relatif, ainsi que tous les autres frais pouvant découler de ce contrôle.

{TRANS/WP.30/196, paragraphes 66 et 67 et annexe 3 ;

TRANS/WP.30/AC.2/63, paragraphe 63 et annexe 3}

Chapitre II

DÉLIVRANCE DES CARNETS TIR

RESPONSABILITÉ DES ASSOCIATIONS GARANTES

Article 6

1. Aussi longtemps que les conditions et prescriptions minimales stipulées dans la première partie de l'annexe 9 sont respectées, chaque Partie contractante peut habiliter des associations à délivrer les Carnets TIR, soit directement, soit par l'intermédiaire d'associations correspondantes, et à se porter caution. L'habilitation est révoquée si les conditions et prescriptions minimales contenues dans la première partie de l'annexe 9 ne sont plus respectées.

{ECE/TRANS/17/Amend.19 ; entré en vigueur le 17 février 1999}

2. Une association ne pourra être agréée dans un pays que si sa garantie s'étend également aux responsabilités encourues dans ce pays à l'occasion d'opérations sous le couvert de Carnets TIR délivrés par des associations étrangères affiliées à l'organisation internationale à laquelle elle est elle-même affiliée.

Note explicative à l'article 6, paragraphe 2

0.6.2 D'après les dispositions de ce paragraphe, les autorités douanières d'un pays peuvent agréer plusieurs associations, chacune d'elles assumant la responsabilité découlant des opérations effectuées sous le couvert des carnets qu'elle a émis ou qu'ont émis les associations dont elle est la correspondante.

2 bis. Une organisation internationale, telle qu'elle est mentionnée au paragraphe 2, sera autorisée par le Comité de gestion à assumer la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement efficaces d'un système de garantie international pour autant qu'elle accepte cette responsabilité.
{ECE/TRANS/17/Amend.21 ; entré en vigueur le 12 mai 2002}

Note explicative à l'article 6, paragraphe 2bis

0.6.2 bis Les relations entre une organisation internationale et ses associations membres seront définies dans des accords écrits traitant du fonctionnement du système de garantie international.
{ECE/TRANS/17/Amend.21 ; entré en vigueur le 12 mai 2002}

3. Une association ne délivrera de Carnets TIR qu'à des personnes dont l'accès au régime TIR n'a pas été refusé par les autorités compétentes des Parties contractantes sur le territoire desquelles ces personnes sont établies ou domiciliées.
{ECE/TRANS/17/Amend.19 ; entré en vigueur le 17 février 1999}

4. Seules les personnes qui satisfont aux conditions et prescriptions minimales stipulées dans la deuxième partie de l'annexe 9 à la présente Convention pourront être habilitées à accéder au régime TIR. Sans préjuger les dispositions de l'article 38, l'habilitation sera révoquée si le respect de ces critères n'est plus assuré.
{ECE/TRANS/17/Amend.19 ; entré en vigueur le 17 février 1999}

**5. L'accès au régime TIR sera accordé selon la procédure indiquée dans la deuxième partie de l'annexe 9 à la présente Convention.
{ECE/TRANS/17/Amend.19 ; entré en vigueur le 17 février 1999}**

Article 7

Seront admis au bénéfice de la franchise des droits et taxes à l'importation ou à l'exportation et ne seront soumis à aucune prohibition ou restriction d'importation et d'exportation les formules de Carnets TIR expédiées aux associations garantes par les associations étrangères correspondantes ou par des organisations internationales.

Article 8

1. L'association garante s'engagera à acquitter les droits et taxes à l'importation ou à l'exportation exigibles, majorés, s'il y a lieu, des intérêts de retard qui auraient dû être acquittés en vertu des lois et règlements douaniers du pays dans lequel une irrégularité relative à l'opération TIR aura été relevée. Elle sera tenue, conjointement et solidairement avec les personnes redevables des sommes visées ci-dessus, au paiement de ces sommes.

Commentaires à l'article 8, paragraphe 1

Sanctions d'ordre administratif

La responsabilité des associations garantes telle qu'elle est prévue au paragraphe 1 de l'article 8 ne porte pas sur les amendes administratives ou autres sanctions pécuniaires.

*{TRANS/WP.30/137, paragraphes 68 à 70 ;
TRANS/WP.30/AC.2/29, annexe 3}*

Encaissement des sommes supplémentaires

Les paragraphes 1 et 2 de l'article 8 permettent aux autorités douanières d'encaisser des sommes supplémentaires telles que dommages causés ou autres pénalités imputables au titulaire du carnet si elles le jugeaient nécessaire.

*{TRANS/WP.30/135, paragraphes 52 à 55 ;
TRANS/WP.30/137, paragraphe 69}*

2. Lorsque les lois et règlements d'une Partie contractante ne prévoient pas le paiement des droits et taxes à l'importation ou à l'exportation dans les cas prévus au paragraphe 1 ci-dessus, l'association garante s'engagera à acquitter, dans les mêmes conditions, une somme égale au montant des droits et taxes à l'importation ou à l'exportation, majorés, s'il y a lieu, des intérêts de retard.

Note explicative à l'article 8, paragraphe 2

0.8.2 Les dispositions du présent paragraphe s'appliquent si, en cas d'irrégularités du genre de celles qui sont visées au paragraphe 1 de l'article 8, les lois et règlements d'une Partie contractante prévoient le paiement de sommes autres que des droits et taxes à l'importation ou à l'exportation, telles que des amendes administratives ou d'autres sanctions pécuniaires. La somme à payer ne doit toutefois pas dépasser le montant des droits et taxes à l'importation ou à l'exportation qui aurait été dû si les marchandises avaient été importées ou exportées conformément aux dispositions douanières pertinentes, montant augmenté des intérêts de retard. éventuels.

{ECE/TRANS/17/Amend.8 ; entré en vigueur le 1er août 1987}

3. Chaque Partie contractante déterminera le montant maximum, par Carnet TIR, de la somme qui peut être exigée de l'association garante au titre des dispositions des paragraphes 1 et 2 ci-dessus.

Note explicative à l'article 8, paragraphe 3

0.8.3 Il est recommandé aux autorités douanières de limiter à une somme équivalente à 50 000 dollars E.-U. par Carnet TIR le montant maximum éventuellement exigible de l'association garante. Pour un transport d'alcool et de tabac, dont le détail est donné ci-après et qui excède les seuils définis ci-dessous, il est recommandé aux autorités douanières de porter le montant maximum éventuellement exigible des associations garantes à une somme équivalant à 200 000 dollars E.-U. :

- 1) Alcool éthylique non dénaturé d'un titre alcoométrique volumique de 80 % vol ou plus (code SH : 22.07.10)
- 2) Alcool éthylique non dénaturé d'un titre alcoométrique volumique de moins de 80 % ; eaux-de-vie, liqueurs et autres boissons spiritueuses ; préparations alcooliques composées des types utilisés pour la fabrication des boissons (code SH : 22.08)
- 3) Cigares (y compris ceux à bouts coupés) et cigarillos, contenant du tabac (code SH : 24.02.10)
- 4) Cigarettes contenant du tabac (code SH : 24.02.20)
- 5) Tabac à fumer, même contenant des succédanés de tabac en toute proportion (code SH : 24.03.10).

Il est recommandé de limiter à une somme équivalant à 50 000 dollars E.-U. le montant maximum éventuellement exigible des associations garantes, si les quantités ci-dessous ne sont pas dépassées pour les catégories de tabac et d'alcool définies ci-dessus :

- 1) 300 litres
- 2) 500 litres
- 3) 40 000 pièces
- 4) 70 000 pièces
- 5) 100 kilogrammes.

Les quantités exactes en litres, pièces et kilogrammes des catégories de tabac et d'alcool ci-dessus doivent être inscrites dans le manifeste du Carnet TIR.

{ECE/TRANS/17/Amend.17 ; entré en vigueur le 1er octobre 1994 ;
ECE/TRANS/17/ Amend.18 ; entré en vigueur le 1er août 1995}

Commentaire à la note explicative 0.8.3

Droits et taxes dus

Conformément à l'article 4 de la Convention, les marchandises transportées selon la procédure TIR sont dispensées du paiement ou du dépôt de tout droit ou taxe à l'importation ou à l'exportation, même si les droits et les taxes dus excèdent la somme de 50 000 dollars E.-U. pour les cargaisons transportées sous couvert du Carnet TIR ordinaire et de 200 000 dollars E.-U. pour les cargaisons transportées sous couvert du Carnet TIR "Tabac/Alcool", ou une somme analogue fixée par les autorités douanières nationales. Dans ce cas les autorités douanières des pays de transit peuvent cependant exiger que, conformément à l'article 23 de la Convention, les véhicules routiers soient escortés aux frais du transporteur sur le territoire de son pays.

{TRANS/GE.30/59, paragraphes 34 et 35 ; TRANS/WP.30/137, paragraphes 75 et 76 ; TRANS/WP.30/159, paragraphe 25}

4. L'association garante deviendra responsable à l'égard des autorités du pays où est situé le bureau de douane de départ à partir du moment où le Carnet TIR aura été pris en charge par le bureau de douane. Dans les pays suivants traversés au cours d'une opération de transport de marchandises sous le régime TIR, cette responsabilité commencera lorsque les marchandises entreront dans ces pays ou, en cas de suspension du transport TIR conformément aux dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 26, lorsque le Carnet TIR sera pris en charge par le bureau de douane où le transport TIR reprend.

{ECE/TRANS/17/Amend.21 ; entré en vigueur le 12 mai 2002}

5. La responsabilité de l'association garante s'étendra, non seulement aux marchandises énumérées sur le Carnet TIR, mais aussi aux marchandises qui, tout en n'étant pas énumérées sur ce carnet, se trouveraient dans la partie scellée du véhicule routier ou dans le conteneur scellé. Elle ne s'étendra à aucune autre marchandise.

Note explicative à l'article 8, paragraphe 5

- 0.8.5 Si la garantie est mise en cause pour des marchandises qui ne sont pas énumérées dans le Carnet TIR, l'administration intéressée devrait indiquer sur quels faits elle s'est fondée pour conclure que ces marchandises étaient contenues dans la partie scellée du véhicule routier ou dans le conteneur scellé.
{ECE/TRANS/17/Amend.6 ; entré en vigueur le 1er août 1985}

6. Pour déterminer les droits et taxes visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, les indications relatives aux marchandises figurant au Carnet TIR vaudront jusqu'à preuve du contraire.

Note explicative à l'article 8, paragraphe 6

- 0.8.6 1. A défaut de l'existence dans le Carnet TIR d'indications suffisamment précises pour permettre de taxer les marchandises, les intéressés peuvent apporter la preuve de leur nature exacte.
2. Si aucune preuve n'est apportée, les droits et taxes seront appliqués, non pas à un taux forfaitaire sans relation avec la nature des marchandises, mais au taux le plus élevé applicable au genre de marchandises couvertes par les indications du Carnet TIR.

7. Lorsque les sommes visées aux paragraphes 1 et 2 du présent article deviennent exigibles, les autorités compétentes doivent, dans la mesure du possible, en requérir le paiement de la (ou des) personne(s) directement redevable(s) de ces sommes avant d'introduire une réclamation près l'association garante.

Note explicative à l'article 8, paragraphe 7

- 0.8.7 Les mesures à prendre par les autorités compétentes pour requérir le paiement de la (ou des) personne(s) directement redevable(s) doivent au moins comporter une notification de non-apurement d'une opération TIR et/ou la transmission de la réclamation de paiement au titulaire du Carnet TIR.
{ECE/TRANS/17/Amend.21 ; entré en vigueur le 12 mai 2002}

Article 9

1. L'association garante fixera la période de validité du Carnet TIR en spécifiant un dernier jour de validité au-delà duquel le carnet ne peut être présenté au bureau de douane de départ pour la prise en charge.

2. Pourvu qu'il ait été pris en charge au bureau de douane de départ, au dernier jour de validité, ou avant cette date, comme il est prévu au paragraphe 1 ci-dessus, le carnet demeurera valable jusqu'à l'achèvement de l'opération TIR au bureau de douane de destination.

Article 10

**1. L'apurement d'une opération TIR doit avoir lieu sans retard.
{ECE/TRANS/17/Amend.21 ; entré en vigueur le 12 mai 2002}**

2. Lorsque les autorités douanières d'un pays ont apuré une opération TIR, elles ne peuvent plus réclamer à l'association garante le paiement des sommes visées aux paragraphes 1 et 2 de l'article 8, à moins que le certificat de fin de l'opération TIR n'ait été obtenu d'une façon abusive ou frauduleuse ou que la fin de l'opération n'ait pas eu lieu.

{ECE/TRANS/17/Amend.21 ; entré en vigueur le 12 mai 2002}

Note explicative à l'article 10

0.10 Le certificat de fin de l'opération TIR est considéré comme ayant été obtenu abusivement ou frauduleusement lorsque l'opération TIR a été effectuée au moyen de compartiments de chargement ou de conteneurs modifiés frauduleusement ou lorsqu'ont été constatées des manœuvres telles que l'emploi de documents faux ou inexacts, la substitution de marchandises, la manipulation de scellements douaniers, etc., ou lorsque ce certificat aura été obtenu par d'autres moyens illicites.

{ECE/TRANS/17/Amend.21 ; entré en vigueur le 12 mai 2002}

Article 11

1. En cas de non-apurement d'une opération TIR, les autorités compétentes n'auront pas le droit d'exiger de l'association garante le paiement des sommes visées aux paragraphes 1 et 2 de l'article 8 si, dans un délai d'un an, à compter de la date de la prise en charge du Carnet TIR par ces autorités, elles n'ont pas avisé par écrit l'association du non-apurement. Cette disposition sera également applicable lorsque le certificat de fin de l'opération TIR aura été obtenu de façon abusive ou frauduleuse, mais alors le délai sera de deux ans.
{ECE/TRANS/17/Amend.21 ; entré en vigueur le 12 mai 2002}

Note explicative à l'article 11, paragraphe 1

0.11-1 Outre la notification adressée à l'association garante, les autorités douanières devraient notifier au titulaire du Carnet TIR, dès que possible, qu'une opération TIR n'a pas été apurée. Ceci pourrait se faire en même temps que la notification à l'association garante.
{ECE/TRANS/17/Amend.21 ; entré en vigueur le 12 mai 2002}

Commentaires à l'article 11, paragraphe 1

Paiement des droits et taxes

Les autorités compétentes devraient se limiter dans leur recours à l'association garante au paiement des droits et taxes éludés afférents à la partie de la marchandise pour laquelle les irrégularités ont été constatées.

*{TRANS/GE.30/AC.2/12, paragraphe 22 ;
TRANS/GE.30/GRCC/11, paragraphe 8}*

Délai de notification

En ce qui concerne le délai de notification à l'association nationale garante de la non-décharge des Carnets TIR, la date à prendre en considération est celle de la réception de la notification et non celle de son envoi. Toutefois, le choix de la méthode de preuve de la notification est laissé à l'administration douanière intéressée (la notification par pli recommandé pouvant par exemple être utilisée comme preuve de la réception). Si le délai est dépassé, l'association nationale garante cesse d'être responsable.

*{TRANS/GE.30/AC.2/12, paragraphe 28 ;
TRANS/GE.30/35, paragraphes 47 et 48 ;
TRANS/GE.30/GRCC/11, paragraphes 14 et 15}*

Notification à l' (aux) association(s) garante(s)

Les autorités douanières doivent notifier aussitôt que possible à leur(s) association(s) garante(s) respective(s) les cas relevant du paragraphe 1 de l'article 11 où une opération TIR n'a pas été apurée.

{TRANS/WP.30/192, paragraphe 26 ; TRANS/WP.30/AC.2/59, paragraphe 46 et annexe 5}

Notification au titulaire du Carnet TIR

La notification au titulaire du Carnet TIR à laquelle il est fait référence aux notes explicatives 0.8.7 et 0.11-1 doit être faite par transmission d'une lettre recommandée.

{TRANS/WP.30/192, paragraphe 26 ; TRANS/WP.30/AC.2/59, paragraphe 46 et annexe 5}

2. La demande de paiement des sommes visées aux paragraphes 1 et 2 de l'article 8 sera adressée à l'association garante au plus tôt trois mois, à compter de la date à laquelle cette association a été avisée que l'opération TIR n'avait pas été apurée ou que le certificat de fin de l'opération TIR avait été obtenu de façon abusive ou frauduleuse, et au plus tard deux ans à compter de cette même date. Toutefois, en ce qui concerne les cas qui sont déférés à la justice dans le délai sus-indiqué de deux ans, la demande de paiement sera adressée dans un délai d'un an à compter de la date à laquelle la décision judiciaire est devenue exécutoire.
{ECE/TRANS/17/Amend.21 ; entré en vigueur le 12 mai 2002}

Note explicative à l'article 11, paragraphe 2

0.11-2 Lorsqu'elles doivent prendre la décision de libérer ou non les marchandises ou le véhicule, les autorités douanières ne devraient pas se laisser influencer par le fait que l'association garante est responsable du paiement des droits, taxes ou intérêts de retard dus par le titulaire du carnet, si leur législation leur donne d'autres moyens d'assurer la protection des intérêts dont elles ont la charge.
{ECE/TRANS/17/Amend.21 ; entré en vigueur le 12 mai 2002}

3. Pour acquitter les sommes exigées, l'association garante disposera d'un délai de trois mois à compter de la date de la demande de paiement qui lui aura été adressée. L'association obtiendra le remboursement des sommes versées si, dans les deux ans suivant la date de la demande de paiement, il a été établi à la satisfaction des autorités douanières qu'aucune irrégularité n'a été commise en ce qui concerne l'opération de transport en cause.

Note explicative à l'article 11, paragraphe 3

- 0.11-3 Si l'association garante est priée, conformément à la procédure prévue à l'article 11, de verser les sommes visées aux paragraphes 1 et 2 de l'article 8 et ne le fait pas dans le délai de trois mois prescrit par la Convention, les autorités compétentes pourront exiger le paiement des sommes en question sur la base de leur réglementation nationale, car il s'agit alors d'une non-exécution d'un contrat de garantie souscrit par l'association garante en vertu de la législation nationale.

Chapitre III

TRANSPORT DE MARCHANDISES SOUS COUVERT DE CARNET TIR

a) AGREMENT DES VEHICULES ET DES CONTENEURS

Article 12

Pour bénéficier des dispositions des sections a) et b) du présent chapitre, chaque véhicule routier doit satisfaire, par sa construction et son équipement, aux conditions définies à l'annexe 2 de la présente Convention et doit avoir été agréé selon la procédure définie à l'annexe 3 de la présente Convention. Le certificat d'agrément doit être conforme au modèle de l'annexe 4.

Commentaire à l'article 12

Certificat d'agrément

*Pour être conforme au modèle figurant dans l'annexe 4, le certificat d'agrément doit être au format A 3 plié en deux.
{TRANS/GE.30/10, paragraphe 33 ; TRANS/WP.30/157, paragraphes 27 à 30 ; TRANS/AC.2/35, annexe 6}*

Présence à bord du certificat d'agrément et de la plaque d'agrément

La présence à bord du véhicule d'un certificat d'agrément du modèle décrit à l'annexe 4 de la Convention est seulement prescrite pour le compartiment de charge d'un véhicule routier conforme à l'article 1 de l'annexe 2 de la Convention. En cas de transport d'une carrosserie amovible, telle qu'elle est définie dans la note explicative 0.1 j) à l'annexe 6, ou d'un conteneur, une plaque d'agrément conforme à l'annexe 7, deuxième partie, de la Convention, doit être fixée à la carrosserie amovible agréée ou au conteneur agréé.

*{TRANS/WP.30/168, paragraphe 38 ;
TRANS/WP.30/AC.2/39, paragraphe 17}*

Article 13

1. Pour bénéficier des dispositions des sections a) et b) du présent chapitre, les conteneurs doivent être construits conformément aux conditions définies dans la première partie de l'annexe 7 et doivent avoir été agréés selon la procédure définie dans la deuxième partie de cette annexe.

2. Les conteneurs agréés pour le transport de marchandises sous scellement douanier en application de la Convention douanière relative aux conteneurs de 1956, des accords passés sous l'égide des Nations Unies qui en ont découlé, de la Convention douanière relative aux conteneurs de 1972, ou de tous actes internationaux qui remplaceraient ou modifieraient cette dernière Convention, sont considérés comme répondant aux dispositions du paragraphe 1 ci-dessus et doivent être acceptés pour le transport sous le régime TIR sans nouvel agrément.

Article 14

1. Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser de reconnaître la validité de l'agrément des véhicules routiers ou des conteneurs qui ne satisfont pas aux conditions prévues aux articles 12 et 13 ci-dessus. Toutefois, les Parties contractantes éviteront de retarder le transport lorsque les défauts constatés sont d'importance mineure et ne créent aucun risque de fraude.

2. Avant d'être réutilisé pour le transport de marchandises sous scellement douanier, le véhicule routier ou le conteneur qui ne répond plus aux conditions ayant motivé son agrément devra, soit être remis dans son état initial, soit faire l'objet d'un nouvel agrément.

b) PROCÉDURE DE TRANSPORT SOUS COUVERT D'UN CARNET TIR

Article 15

1. Aucun document douanier particulier ne sera exigé pour l'importation temporaire du véhicule routier, de l'ensemble des véhicules ou du conteneur utilisés pour le transport de marchandises sous le régime TIR. Aucune garantie ne sera exigée pour le véhicule routier, l'ensemble de véhicules ou le conteneur.

2. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article ne sauraient empêcher une Partie contractante d'exiger l'accomplissement, au bureau de douane de destination, des formalités prescrites dans sa réglementation nationale, afin de garantir qu'une fois achevée l'opération TIR, le véhicule routier, l'ensemble des véhicules ou le conteneur seront réexportés.

Note explicative à l'article 15

0.15 La dispense de document d'admission douanier d'importation temporaire peut créer certaines difficultés lorsqu'il s'agit de véhicules non soumis à l'immatriculation tels que dans certains pays les remorques ou semi-remorques. Dans ce cas, les dispositions de l'article 15 peuvent être respectées, tout en garantissant aux autorités douanières une sécurité suffisante, en faisant mention sur les volets No 1 et No 2 du Carnet TIR utilisés par le pays en question et sur les souches correspondantes des caractéristiques (marques et numéros) de ces véhicules.

Commentaires à l'article 15

Documents douaniers

Aucun document ni garantie n'étant exigé pour le véhicule, les volets détachés au point d'entrée et au point de sortie sont utilisés pour le contrôle. En cas de destruction du véhicule, il ne se poserait aucun problème, compte tenu des dispositions de l'article 41 de la Convention. Si le véhicule disparaissait purement et simplement, une action en justice devrait être engagée conformément à la législation nationale pour demander réparation au transporteur dont l'adresse est indiquée sur le Carnet TIR.

{TRANS/GE.30/10, paragraphes 26 et 27}

Procédures douanières

Le règlement No 4151/88 du 21 novembre 1988 de la Communauté économique européenne (O.J. L 367, 31.12.1988, page 1) sur l'envoi des marchandises importées dans le territoire de la Communauté et le règlement No 1855/89 du 14 juin 1989 (O.J. L 186, 30.06.1989, page 8) sur l'importation temporaire des moyens de transport, ne modifie pas les procédures douanières prévues à la Convention TIR de 1975 et n'est pas en désaccord avec l'article 15 de la Convention TIR de 1975.

{TRANS/WP.30/131, paragraphes 37 et 38}

Article 16

Lorsqu'un transport TIR sera effectué par un véhicule routier ou par un ensemble de véhicules, une plaque rectangulaire portant l'inscription "TIR" et ayant les caractéristiques mentionnées à l'annexe 5 de la présente Convention sera placée à l'avant, et une autre identique à l'arrière du véhicule routier ou de l'ensemble de véhicules. Ces plaques seront disposées de façon à être bien visibles. Elles seront amovibles ou fixées ou conçues de telle manière qu'elles puissent être retournées, couvertes ou pliées ou qu'elles puissent indiquer de quelque autre façon qu'une opération de transport TIR n'est pas en cours.

**{ECE/TRANS/17/Amend.16 ; entré en vigueur le 24 juin 1994 ;
ECE/TRANS/17/Amend.21 ; entré en vigueur le 12 mai 2002}**

Commentaire à l'article 16

Caractéristiques techniques des plaques TIR

Les plaques TIR doivent être des plaques rigides conformes aux prescriptions techniques de l'article 16 et de l'Annexe 5 de la Convention. Les autocollants ne sont pas acceptables comme plaques TIR.

{TRANS/WP.30/157, paragraphe 61}

Article 17

1. 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. Dans ce cas, le manifeste des marchandises du Carnet TIR devra reprendre séparément le contenu de chaque véhicule faisant partie d'un ensemble de véhicules ou de chaque conteneur.

Note explicative à l'article 17, paragraphe 1

0.17-1 La disposition prévoyant que le manifeste des marchandises couvertes par le Carnet TIR doit indiquer séparément le contenu de chaque véhicule d'un ensemble de véhicules, ou de chaque conteneur, a uniquement pour objet de faciliter le contrôle douanier du contenu d'un seul véhicule ou d'un seul conteneur. Cette disposition ne doit donc pas être interprétée avec une rigueur telle que toute différence entre le contenu effectif d'un véhicule ou d'un conteneur et le contenu de ce véhicule ou de ce conteneur, tel qu'il est indiqué dans le manifeste, soit considérée comme une violation des dispositions de la Convention.

Si le transporteur peut prouver à la satisfaction des autorités compétentes qu'en dépit de cette différence, toutes les marchandises indiquées dans le manifeste correspondent au total des marchandises chargées dans l'ensemble des véhicules ou dans les conteneurs couverts par le Carnet TIR, on ne devra pas, en principe, considérer qu'il y a violation des dispositions douanières.

2. Le Carnet TIR sera valable pour un seul voyage. Il contiendra au moins le nombre de volets détachables nécessaires pour le transport TIR en question.
{ECE/TRANS/17/Amend.21 ; entré en vigueur le 12 mai 2002}

Note explicative à l'article 17, paragraphe 2

0.17-2 Dans le cas de déménagements, on pourra faire application de la procédure prévue au paragraphe 10 c) des règles relatives à l'utilisation du Carnet TIR et on simplifiera raisonnablement l'énumération des objets transportés.

Commentaires à l'article 17

Délivrance de carnets pour les trains routiers et les ensembles composés d'un tracteur et d'une semi-remorque

Au bureau de douane de départ, c'est aux autorités douanières de décider s'il y a lieu d'établir un seul 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, au sens des alinéas g) et h) de l'article premier de la Convention. En revanche, conformément à l'article 4 de la Convention, il n'est pas permis, une fois que le ou les Carnets TIR ont été établis, d'exiger des Carnets TIR supplémentaires aux bureaux de douane de passage.

{TRANS/WP.30/157, paragraphe 26}

Délivrance des carnets TIR pour un chargement mixte comportant des marchandises normales et des marchandises pondéreuses ou volumineuses

Lorsqu'il prend une décision concernant le nombre de carnets TIR exigés pour le transport d'un chargement mixte comportant tant des marchandises normales que des marchandises pondéreuses ou volumineuses, le bureau de douane de départ doit tenir compte des dispositions particulières de l'article 32, conformément auxquelles, pour le transport des marchandises pondéreuses ou volumineuses, la couverture et tous les volets du Carnet TIR doivent porter l'indication "marchandises pondéreuses ou volumineuses". Puisque cette indication ne couvre pas les marchandises normales transportées sous scellement douanier, un (des) carnet(s) TIR distinct(s) doit (doivent) être exigé(s) pour couvrir le transport de marchandises normales.

{TRANS/WP.30/AC.2/71, annexe 3 ; TRANS/WP.30/206, paragraphe 57}

Utilisation simultanée de plusieurs carnets TIR

Lorsque le bureau de douane de départ a accepté plusieurs Carnet TIR pour un seul transport TIR, il doit indiquer tous les numéros de référence desdits carnets dans la case "Pour usage officiel" de tous les volets de chacun des carnets TIR acceptés.

{TRANS/WP.30/AC.2/71, annexe 3 ; TRANS/WP.30/208, paragraphe 52}

Article 18

Un transport TIR pourra comporter plusieurs bureaux de douane de départ et de destination, mais le nombre total des bureaux de douane de départ et de destination ne pourra dépasser quatre. Le Carnet TIR ne pourra être présenté aux bureaux de douane de destination que si tous les bureaux de douane de départ l'ont pris en charge.

{ECE/TRANS/17/Amend.10 ; entré en vigueur le 23 mai 1989 ;

ECE/TRANS/17/Amend.21 ; entré en vigueur le 12 mai 2002}

Notes explicatives à l'article 18

- 0.18-1 Le bon fonctionnement du régime TIR implique que les autorités douanières d'un pays refusent qu'un bureau de sortie de ce pays soit désigné comme bureau de destination pour un transport qui continue vers le pays voisin, également Partie contractante à la présente Convention, à moins que des raisons particulières ne justifient la demande.
- 0.18-2
1. Les marchandises doivent être chargées de telle façon que le lot de marchandises destiné à être déchargé au premier lieu de déchargement puisse être retiré du véhicule ou du conteneur sans qu'il soit nécessaire de décharger l'autre lot ou les autres lots de marchandises destinés à être déchargés aux autres lieux de déchargement.
 2. Dans le cas d'un transport comportant déchargement dans plusieurs bureaux, il est nécessaire, dès qu'un déchargement partiel a eu lieu, d'en faire mention sur tous les manifestes restants du Carnet TIR dans la case 12 et d'y préciser en même temps sur les volets restants et sur les souches correspondantes que de nouveaux scellements ont été apposés.

Commentaires à l'article 18*Plusieurs bureaux de douane de départ et/ou de destination*

Une opération TIR peut intéresser plus d'un bureau de douane de départ dans un ou plusieurs pays, à condition que le nombre total de bureaux de douane de départ et de destination ne dépasse pas quatre. Conformément à la Règle No 6 des 'Règles relatives à l'utilisation du Carnet TIR' (annexe 1 à la Convention, Modèle du Carnet TIR : version 1 et 2, page 3 de la couverture), deux feuillets supplémentaires pour chaque bureau de douane de départ et/ou de destination supplémentaire sont nécessaires. Chaque fois que plusieurs bureaux de douane de départ et/ou de destination sont intéressés, les feuilles du Carnet TIR doivent être remplis de manière que les marchandises chargées ultérieurement aux différents bureaux soient ajoutées sur le manifeste des marchandises ou supprimées (cases 9, 10 et 11) et que les bureaux de départ et/ou de destination indiquent dans la case 16 les marchandises chargées ou déchargées ultérieurement.

*{TRANS/GE.30/55, paragraphe 22 ;
TRANS/WP.30/141, paragraphe 39 à 41 ;
TRANS/WP.30/AC.2/31, annexe 3 ;
TRANS/WP.30/192, paragraphe 26 ;
TRANS/WP.30/AC.2/59, paragraphe 46 et annexe 5}*

Possibilités de porter le nombre total des lieux de chargement et de déchargement, dans des cas exceptionnels, à plus de quatre

Selon l'article 18 de la Convention et le point 5 des Règles relatives à l'utilisation du Carnet TIR (annexe 1), un transport TIR ne peut comporter plus de quatre lieux de chargement et de déchargement. Pour augmenter le nombre total des lieux de chargement et de déchargement au cours d'un seul et même transport, un véhicule routier ou un ensemble de véhicules peut effectuer plusieurs transports TIR consécutifs ou simultanés, chaque transport étant effectué sous le couvert d'un Carnet TIR distinct. À cette fin, les entreprises de transport disposent de plusieurs options :

- i) *Utilisation consécutive de deux carnets TIR pour un seul transport conformément au commentaire à l'article 28 "Possibilité d'utiliser deux carnets TIR pour un seul transport TIR". Le premier Carnet TIR peut couvrir jusqu'à quatre bureaux de douane de départ et de destination. Après apurement du premier Carnet TIR au quatrième bureau de douane, un second Carnet TIR peut être ouvert et utilisé pour le reste du transport. Ce fait doit être mentionné dans les deux Carnets. Le dernier bureau de douane de destination couvert par le premier Carnet TIR devient donc le bureau de départ du second Carnet TIR, qui peut couvrir jusqu'à trois bureaux de douane de destination. Dans le premier Carnet TIR, toutes les marchandises destinées aux bureaux de douane de destination du second Carnet TIR devraient figurer comme étant destinées au dernier bureau de douane de destination. Cette procédure peut couvrir jusqu'à sept bureaux de douane de départ et de destination. Pour satisfaire aux conditions énoncées à l'article 2 de la Convention, il est essentiel que chaque transport TIR franchisse au moins une frontière. L'utilisation consécutive de deux carnets TIR ne donne lieu qu'à une seule garantie TIR ;*
- ii) *Utilisation simultanée de plusieurs véhicules routiers (par exemple, un ensemble de véhicules) ou de plusieurs conteneurs. Conformément au paragraphe 1 de l'article 17 de la Convention TIR, un seul Carnet TIR est établi par véhicule routier, ou par conteneur. Chaque Carnet TIR peut comprendre jusqu'à quatre lieux de chargement et de déchargement. Le(s) bureau(x) de douane de départ devrait (devraient) indiquer tous les numéros de référence desdits carnets dans la case "Pour usage officiel" de tous les volets de chacun des carnets TIR acceptés.*

Quelle que soit la solution adoptée, les envois à décharger dans différents lieux devraient être séparés les uns des autres, comme indiqué au paragraphe 1 de la note explicative 0.18-2.

{TRANS/WP.30/208, paragraphe 28 et annexe ; TRANS/WP.30/AC.2/71, paragraphe 71 et annexe 3}

Commentaire à la note explicative 0.18-2

Déchargement des marchandises

Le terme 'déchargement' auquel il est fait référence, en particulier, à la note explicative 0.18-2, n'implique pas nécessairement l'enlèvement des marchandises du véhicule ou du conteneur, par exemple dans le cas où une opération de transport continue avec le même véhicule ou conteneur après que le transport TIR soit terminé. Cependant, en cas de déchargement partiel au cours d'un transport TIR et que celui-ci continue, la première partie du chargement doit être physiquement enlevée du compartiment de chargement ou du conteneur scellé ou, dans le cas de marchandises pondéreuses ou volumineuses, séparée des marchandises pour lesquelles le transport TIR continue.
{TRANS/WP.30/AC.2/59, paragraphe 46 et annexe 5 ; TRANS/WP.30/192, paragraphe 26}

Article 19

Les marchandises et le véhicule routier, l'ensemble des véhicules ou le conteneur seront présentés avec le Carnet TIR au bureau de douane de départ. Les autorités douanières du pays de départ prendront les mesures nécessaires pour s'assurer de l'exactitude du manifeste des marchandises et pour l'apposition des scellements douaniers, ou pour le contrôle des scellements douaniers apposés sous la responsabilité desdites autorités douanières par des personnes dûment autorisées.

Note explicative à l'article 19

0.19 L'obligation, pour le bureau de douane de départ, de s'assurer de l'exactitude du manifeste des marchandises implique la nécessité de vérifier au moins que les indications du manifeste relatives aux marchandises correspondent à celles des documents d'exportation et des documents de transport ou autres documents commerciaux relatifs à ces marchandises ; le bureau de douane de départ peut aussi examiner les marchandises en tant que de besoin. Le bureau de douane de départ doit aussi, avant d'apposer les scellements, vérifier l'état du véhicule routier ou du conteneur et, dans le cas de véhicules ou de conteneurs bâchés, l'état des bâches et des liens de fermeture des bâches, ces accessoires n'étant pas compris dans le certificat d'agrément.

Commentaire à l'article 19

Inspection au bureau de départ

Le bon fonctionnement du régime TIR implique que le contrôle douanier au bureau de départ soit strict et complet puisque le fonctionnement de la procédure TIR en dépend. Il faut en particulier empêcher les faits suivants :

- *fausse déclaration de marchandises permettant leur remplacement par d'autres marchandises en cours de route (par exemple, chargement de cigarettes mais déclaration de papier peint, les cigarettes étant ensuite déchargées et remplacées par le papier peint) ; et*
- *transport de marchandises non indiquées sur le manifeste du Carnet TIR (par exemple, cigarettes, alcool, drogues, armes).*
{TRANS/GE.30/AC.2/12, paragraphe 31 ; TRANS/GE.30/GRCC/11, paragraphes 19 à 21}

Article 20

Pour le parcours sur le territoire de leur pays, les autorités douanières pourront fixer un délai et exiger que le véhicule routier, l'ensemble des véhicules ou le conteneur suivent un itinéraire déterminé.

Note explicative à l'article 20

- 0.20 Lorsqu'elles fixent des délais pour le transport de marchandises sur leur territoire, les autorités douanières doivent également tenir compte, entre autres, des règlements particuliers auxquels les transporteurs doivent se conformer, et notamment des règlements relatifs aux heures de travail et aux périodes de repos obligatoire des conducteurs de véhicules routiers. Il est recommandé que ces autorités douanières ne fassent usage de leur droit de fixer l'itinéraire que lorsqu'elles le jugent indispensable.

Commentaire à l'article 20

Pénalités pécuniaires

Quand il y a infraction aux obligations découlant des articles 20 et 39 et quand des pénalités pécuniaires sont requises, celles-ci sont imposées non pas à l'association garante mais seulement au titulaire du Carnet TIR ou à la personne responsable de l'infraction.

*{TRANS/GE.30/AC.2/14, paragraphe 29 ;
TRANS/GE.30/39, paragraphe 30}*

Article 21

A chaque bureau de douane de passage, ainsi qu'aux bureaux de douane de destination, le véhicule routier, l'ensemble de véhicules ou le conteneur seront présentés aux fins de contrôle aux autorités douanières avec le chargement et le Carnet TIR y afférent.

Notes explicatives à l'article 21

- 0.21-1 Les dispositions de cet article ne limitent en rien le pouvoir des autorités douanières d'inspecter et de contrôler tous les éléments du véhicule ainsi que les compartiments de chargement scellés.
{ECE/TRANS/17/Amend.21 ; entré en vigueur le 12 mai 2002}
- 0.21-2 Le bureau de douane d'entrée peut renvoyer le transporteur au bureau de douane de sortie du pays voisin lorsqu'il constate que le visa de sortie a été omis ou n'a pas été correctement apposé dans ledit pays. En pareil cas le bureau de douane d'entrée insère dans le Carnet TIR une note à l'intention du bureau de douane de sortie correspondant.
- 0.21-3 Si, lors des opérations de contrôle, les autorités douanières prélèvent des échantillons de marchandises, elles doivent porter sur le manifeste des marchandises du Carnet TIR une annotation contenant toutes précisions utiles sur les marchandises prélevées.

Commentaires à l'article 21

La fin d'une opération TIR au bureau de douane de sortie (de passage) et au bureau de douane de destination

Fin d'opération au bureau de passage

Le véhicule routier, l'ensemble de véhicules ou le conteneur ont été présentés aux fins de contrôle au bureau de douane de sortie (de passage) avec le chargement et le Carnet TIR y afférents.

Fin partielle d'opération

Le véhicule routier, l'ensemble des véhicules ou le conteneur ont été présentés aux fins de contrôle au bureau de douane de destination avec le chargement et le Carnet TIR y afférents, après quoi une partie du chargement du transport TIR a été enlevée.

Fin définitive d'opération

Le véhicule routier, l'ensemble de véhicules ou le conteneur ont été présentés aux fins de contrôle au dernier bureau de destination avec le chargement ou le reste du chargement dans le cas de fin(s) partielle(s) antérieure(s) et le Carnet TIR y afférents.

{TRANS/WP.30/192, paragraphe 26 ; TRANS/WP.30/AC.2/59, paragraphe 46 et annexe 5}

Article 22

1. En règle générale et sauf dans le cas où elles procéderaient à la visite des marchandises en application du paragraphe 2 de l'article 5, les autorités douanières des bureaux de douane de passage de chacune des Parties contractantes accepteront les scellements douaniers des autres Parties contractantes, sous réserve qu'ils soient intacts. Toutefois, lesdites autorités douanières pourront, si les nécessités du contrôle l'exigent, ajouter leurs propres scellements.

2. Les scellements douaniers ainsi acceptés par une Partie contractante bénéficieront sur son territoire de la même protection juridique que les scellements nationaux.

Article 23

Les autorités douanières ne doivent :

- **faire escorter, aux frais des transporteurs, les véhicules routiers, les ensembles de véhicules ou les conteneurs sur le territoire de leur pays,**
- **faire procéder, en cours de route, au contrôle et à la visite du chargement des véhicules routiers, des ensembles de véhicules ou des conteneurs**

que dans des cas exceptionnels.

Commentaire à l'article 23

Escorte des véhicules routiers

Conformément à l'article 4 de la Convention, les marchandises transportées selon la procédure TIR sont dispensées du paiement ou du dépôt de tout droit ou taxe à l'importation ou à l'exportation, même si les droits et les taxes dus excèdent la somme de 50 000 dollars E.-U. pour les cargaisons transportées sous couvert du Carnet TIR ordinaire et de 200 000 dollars E.-U. pour les cargaisons transportées sous couvert du Carnet TIR "Tabac/Alcool", ou une somme analogue fixée par les autorités douanières nationales. Dans ce cas les autorités douanières des pays de transit pourront cependant, conformément à l'article 23 de la Convention, exiger que les véhicules routiers soient escortés aux frais du transporteur sur le territoire de son pays. Et dans de tels cas et en particulier si aucune preuve écrite n'est fournie au transporteur, il est recommandé aux autorités douanières, à la demande du transporteur, d'inscrire sur la souche No 1 du Carnet TIR, sous la rubrique 5 "Divers", le mot "Escorte", suivi d'une brève indication des raisons ayant amené à prévoir une telle escorte

{TRANS/GE.30/59, paragraphes 34 et 35 ;

TRANS/WP.30/137, paragraphes 75 et 76 ;

TRANS/WP.30/159, paragraphe 25 ;

TRANS/WP.30/194, paragraphe 63 ;

TRANS/WP.30/AC.2/63, paragraphe 63 et annexe 3}

Article 24

Si, en cours de route ou à un bureau de douane de passage, des autorités douanières procèdent à la visite du chargement d'un véhicule routier, d'un ensemble de véhicules ou d'un conteneur, elles feront mention des nouveaux scellements apposés, ainsi que de la nature des contrôles effectués, sur les volets du Carnet TIR utilisés dans leur pays, sur les souches correspondantes et sur les volets restants dans le Carnet TIR.

Article 25

Si les scellements douaniers sont rompus en cours de route, dans des cas autres que ceux prévus aux articles 24 et 35, ou si des marchandises ont péri ou ont été endommagées sans qu'un tel scellement soit rompu, la procédure prévue à l'annexe 1 de la présente Convention pour l'utilisation du Carnet TIR sera suivie, sans préjudice de l'application éventuelle des dispositions des législations nationales, et le procès-verbal certifié de constat inséré dans le Carnet TIR sera dressé.

Article 26

1. Lorsque le transport effectué sous Carnet TIR emprunte sur une partie du trajet le territoire d'un Etat qui n'est pas Partie contractante à la présente Convention, le transport TIR sera suspendu durant cette traversée. Dans ce cas les autorités douanières de la Partie contractante dont le territoire est ensuite emprunté accepteront le Carnet TIR pour la reprise du transport TIR sous réserve que les scellements douaniers et/ou marques d'identification soient demeurés intacts. Lorsque les scellements douaniers ne sont plus intacts, les Autorités douanières peuvent accepter le Carnet TIR pour la reprise de l'opération de transport conformément aux dispositions de l'article 25.

{ECE/TRANS/17/Amend.21 ; entré en vigueur le 12 mai 2002 ;
ECE/TRANS/17/Amend.24 ; entré en vigueur le 19 septembre 2004}

2. Il en sera de même pour la partie du trajet au cours de laquelle le Carnet TIR n'est pas utilisé par le titulaire du carnet sur le territoire d'une Partie contractante en raison de l'existence de procédures plus simples de transit douanier ou lorsque l'utilisation d'un régime de transit douanier n'est pas nécessaire.

3. Dans ces cas, les bureaux de douane où le transport TIR est interrompu ou reprend seront considérés respectivement comme bureaux de passage à la sortie ou à l'entrée.

{ECE/TRANS/17/Amend.21 ; entré en vigueur le 12 mai 2002}

Commentaires à l'article 26

Suspension d'une opération de transport TIR dans une Partie contractante où il n'existe pas d'association garante agréée

L'article 26 s'applique aussi aux Parties contractantes où il n'existe pas d'association garante agréée et où, en conséquence, les dispositions de la Convention ne s'appliquent pas, conformément au paragraphe b) de l'article 3. Une liste des ces Parties contractantes est établie par le Comité de gestion TIR et par la Commission de contrôle TIR (TIRExB) sur la base de documents déposés auprès de la Commission de contrôle par les Parties contractantes, en vertu des dispositions de l'annexe 9 à la Partie I de la Convention.

{TRANS/WP.30/AC.2/63, paragraphes 59 et 60 et annexe 3}

Application du régime TIR lorsqu'une partie du trajet n'est pas effectuée par route

Conformément à l'article 2 de la Convention, à condition qu'une partie du trajet entre le commencement du transport TIR et son achèvement se fasse par route, d'autres modes de transport (transport ferroviaire, transport par voie navigable, etc.) peuvent être utilisés. Durant la partie du trajet non effectuée par route, le titulaire d'un Carnet TIR peut soit :

- *Demander aux autorités douanières de suspendre le transport TIR en vertu des dispositions du paragraphe 2 de l'article 26 de la Convention. Pour que le transport TIR suspendu puisse reprendre, il doit être possible d'appliquer le régime douanier et de réaliser le contrôle douanier à la fin de la partie du trajet non effectuée par route. Si la totalité du trajet dans le pays de départ n'est pas effectuée par route, l'opération TIR peut débiter et être immédiatement certifiée comme étant terminée au bureau de douane de départ en détachant à la fois les volets n° 1 et n° 2 du Carnet TIR. Dans ces conditions, aucune garantie TIR n'est accordée pour la partie restante du trajet effectuée sur le territoire du pays en question. Toutefois, le transport TIR pourrait facilement reprendre au bureau de douane se trouvant au bout de la partie du trajet non effectuée par route sur le territoire d'une autre Partie contractante, conformément aux dispositions de l'article 26 de la Convention ; ou*
- *Utiliser le régime TIR. Cependant, dans ce cas, le titulaire ne doit pas perdre de vue qu'une opération TIR dans un pays donné ne peut s'effectuer qu'à condition que les autorités douanières nationales soient en mesure d'assurer le traitement approprié du Carnet TIR aux endroits ci-après (selon qu'il convient) : (bureau de passage à l'entrée, (bureau de passage à la) sortie et (bureau de douane de) destination.*

*{TRANS/WP.30/AC.2/67, paragraphe 64 et annexe 4 ;
TIRExB/REP/13/Rev.1, paragraphe 23}*

Article 27

Sous réserve des dispositions de la présente Convention, et en particulier de l'article 18, un autre bureau de douane de destination pourra être substitué à un bureau de douane de destination initialement désigné.

Article 28

1. La fin d'une opération TIR doit être certifiée sans retard par les autorités douanières. Elles peuvent le faire avec ou sans 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.

{ECE/TRANS/17/Amend.21 ; entré en vigueur le 12 mai 2002}

2. Dans les cas où les marchandises sont placées sous un autre régime douanier ou un autre système de surveillance douanière, toutes les irrégularités qui peuvent avoir été établies sous cet autre régime douanier ou cet autre système de surveillance douanière ne doivent pas être attribuées au titulaire du Carnet TIR en sa qualité de titulaire ou à toute autre personne agissant en son nom.

{ECE/TRANS/17/Amend.21 ; entré en vigueur le 12 mai 2002}

Note explicative à l'article 28

0.28 L'usage du Carnet TIR doit être limité aux fonctions qui lui sont propres, c'est-à-dire l'opération de transit. Le Carnet TIR ne doit pas servir, par exemple, à couvrir le stationnement des marchandises sous douane à destination.

{ECE/TRANS/17/Amend.21 ; entré en vigueur le 12 mai 2002}

Commentaires à l'article 28

Restitution du Carnet TIR au titulaire ou à toute personne agissant en son nom

Il convient de souligner que la restitution immédiate du Carnet TIR au titulaire ou à toute autre personne agissant en son nom, que l'opération ait été terminée avec ou sans réserves, est une obligation essentielle du bureau de destination. Outre qu'elle facilite le contrôle par l'association émettrice et l'organisation internationale visée à l'article 6 de la Convention, elle permet également à ces organisations dès la restitution du carnet, de délivrer un nouveau carnet au titulaire ; le nombre de carnets en circulation (en la position du titulaire) à un moment quelconque est en effet limité.

{TRANS/GE.30/AC.2/12, paragraphe 33 ;

TRANS/GE.30/GRCC/11, paragraphes 24 et 25 ;

TRANS/WP.30/192, paragraphe 26 ;

TRANS/WP.30/AC.2/59, paragraphe 46 et annexe 5}

Possibilité d'utiliser deux Carnets TIR pour un seul transport TIR

Parfois le nombre de volets du Carnet TIR n'est pas suffisant pour effectuer un transport TIR complet. Dans ce cas, la première partie du transport TIR doit être achevée conformément aux articles 27 et 28 de la Convention et un nouveau carnet doit être accepté par le même bureau de douane que celui ayant certifié la fin de la première partie du transport TIR et utilisé pour le reste du transport TIR. Une inscription appropriée doit être portée dans les deux Carnets TIR pour attester ce fait.

{TRANS/WP.30/AC.2/23, paragraphe 21 ; TRANS/WP.30/192, paragraphe 26 ; TRANS/WP.30/AC.2/59, paragraphe 46 et annexe 5}

Procédures recommandées après la fin d'une opération TIR

L'article 28 dispose que la fin d'une opération TIR doit être certifiée sans retard par les autorités douanières. La fin intervient sous réserve que les marchandises aient été placées sous un autre régime douanier ou sous un autre système de surveillance douanière. Il peut s'agir d'un dédouanement pour consommation intérieure, d'un transfert au-delà d'une frontière vers un pays tiers ou vers une zone franche et d'un entreposage en un lieu agréé par les autorités douanières en attendant la déclaration en vue d'un autre régime douanier.

{TRANS/WP.30/192, paragraphe 26 ; TRANS/WP.30/AC.2/59, paragraphe 46 et annexe 5}

Fin d'une opération TIR

1. Dans les cas où une opération TIR a été certifiée comme terminée sans réserves, les autorités douanières qui déclarent que ce certificat a été obtenu de manière abusive ou frauduleuse doivent indiquer dans leur notification de non-apurement et/ou dans leur demande de paiement les raisons pour lesquelles elles ont déclaré ce certificat comme ayant été obtenu de façon abusive ou frauduleuse.

2. *Les autorités douanières ne peuvent certifier la fin d'une opération TIR en émettant des réserves systématiques, non spécifiées ou sans exposé des motifs, dans le seul but de contourner les dispositions du paragraphe 1 de l'article 10 et du paragraphe 1 de l'article 11.*
{TRANS/GE.30/GRCC/11, paragraphe 12 ; TRANS/GE.30/AC.2/12, paragraphe 25 ; TRANS/WP.30/192, paragraphe 26 ; TRANS/WP.30/AC.2/59, paragraphe 46 et annexe 5}

Indication des réserves

Lorsque la fin d'une opération TIR fait l'objet de réserves, les autorités douanières doivent exprimer leurs réserves de manière parfaitement claire et elles doivent également indiquer l'existence d'une réserve en remplissant la case 27 du volet No 2 du Carnet TIR, ainsi que remplir le procès-verbal de constat s'il y a lieu.
{TRANS/GE.30/8, paragraphe 12 ; TRANS/WP.30/192, paragraphe 26 ; TRANS/WP.30/AC.2/59, paragraphe 46 et annexe 5}

Autres formes de preuve pour la fin d'une opération TIR

Il est recommandé aux autorités douanières d'accepter exceptionnellement, par exemple, comme autre forme de preuve dans les règles d'une opération TIR, les informations suivantes à condition qu'elles soient fournies à leur satisfaction :

- *tout certificat officiel ou confirmation officielle de la fin d'une opération TIR, émanant d'une autre Partie contractante où s'est poursuivi ou achevé le transport TIR correspondant, ou confirmation que les marchandises en question ont été placées sous autre régime douanier, par exemple dédouanées pour la consommation intérieure ;*
- *les souches No 1 ou No 2 correspondantes du Carnet TIR dûment timbrées par cette Partie contractante, ou copie de celles-ci fournie par l'organisation internationale visée à l'article 6 de la Convention qui doit confirmer qu'il s'agit d'une copie certifiée conforme à l'original.*

{TRANS/WP.30/159, paragraphe 38 ; TRANS/WP.30/192, paragraphe 26 ; TRANS/WP.30/AC.2/59, paragraphe 46 et annexe 5}

Procédures améliorées d'utilisation des Carnets TIR par les transporteurs

Dans certaines Parties contractantes, le transporteur n'a pas de contacts directs avec les agents compétents du bureau de douane de destination avant que le destinataire ou ses agents n'entreprennent les formalités douanières nécessaires au dédouanement des marchandises pour consommation intérieure ou à la mise sous tout autre régime douanier ultérieurement à l'opération TIR. Afin de permettre au transporteur ou à son conducteur de vérifier que les autorités douanières compétentes mettent fin dans les règles à la procédure TIR, le transporteur ou son conducteur sont autorisés, s'ils le désirent, à conserver le Carnet TIR et à ne remettre au destinataire ou à ses agents qu'une copie du volet jaune No 1/No 2 (non destiné aux douanes) du Carnet TIR, ainsi que tout autre document requis. À l'issue du dédouanement des marchandises pour consommation intérieure ou à leur mise sous tout autre régime douanier, le transporteur ou son conducteur devraient être autorisés à se rendre en personne auprès de l'agent des douanes compétent pour obtenir une attestation de la fin de l'opération TIR.

{TRANS/WP.30/188, paragraphe 54 ; TRANS/WP.30/AC.2/59, paragraphes 61 et 62 et annexe 6}

**c) DISPOSITIONS RELATIVES AUX TRANSPORTS DE MARCHANDISES
PONDÉREUSES OU VOLUMINEUSES**

Article 29

**1. Les dispositions de la présente section ne seront applicables qu'aux transports de marchandises pondéreuses ou volumineuses telles qu'elles sont définies à l'alinéa p) de l'article premier de la présente Convention.
{ECE/TRANS/17/Amend.21 ; entré en vigueur le 12 mai 2002}**

2. Lorsque les dispositions de la présente section sont applicables, le transport de marchandises pondéreuses ou volumineuses peut, selon ce que les autorités du bureau de douane de départ décident, s'effectuer dans des véhicules ou des conteneurs non scellés.

3. Les dispositions de la présente section ne seront appliquées que si, de l'avis des autorités de douane de départ, il est possible d'identifier sans difficulté, grâce à la description qui en est donnée, les marchandises pondéreuses ou volumineuses transportées, ainsi que, le cas échéant, les accessoires transportés en même temps, ou de les munir de scellements douaniers et/ou de marques d'identification, de façon à empêcher toute substitution ou soustraction de ces marchandises sans qu'il en subsiste des indices manifestes.

Note explicative à l'article 29

0.29 Il n'est pas requis de certificat d'agrément pour les véhicules routiers ou les conteneurs transportant des marchandises pondéreuses ou volumineuses. Il incombe néanmoins au bureau de douane de départ de vérifier que les autres conditions fixées dans cet article sont remplies pour ce genre de transport. Les bureaux de douane des autres Parties contractantes accepteront la décision prise par le bureau de douane de départ à moins qu'elle ne leur paraisse en contradiction évidente avec les dispositions de cet article 29.

Commentaires à l'article 29

Véhicules routiers assimilés à des marchandises pondéreuses ou volumineuses

Si des véhicules routiers ou des véhicules spéciaux, eux-mêmes assimilés à des marchandises pondéreuses ou volumineuses transportent d'autres marchandises pondéreuses ou volumineuses, de telle sorte que tant le véhicule que les marchandises remplissent en même temps les conditions énoncées au chapitre III c) de la Convention, il ne faut qu'un seul Carnet TIR qui devra porter sur sa couverture et sur tous ses volets l'indication précisée à l'article 32 de la Convention. Si ces véhicules transportent des marchandises normales dans le compartiment de chargement ou dans des conteneurs, le véhicule ou les conteneurs doivent avoir été auparavant agréés selon les conditions énoncées au chapitre III a) et le compartiment de chargement ou les conteneurs doivent être scellés.

Les dispositions de l'article 3 a) iii) de la Convention s'appliquent dans le cas de véhicules routiers ou de véhicules spéciaux exportés du pays où se trouve le bureau de douane de départ et importés dans un pays où le bureau de douane de destination est situé. En pareil cas, les dispositions de l'article 15 de la Convention relatives à l'importation temporaire d'un véhicule routier ne s'appliquent pas. Les documents douaniers concernant l'importation temporaire de tels véhicules ne sont donc pas exigibles.

*{TRANS/WP.30/AC.2/59, paragraphes 61 et 62 et annexe 6 ;
TRANS/WP.30/AC.2/65, paragraphes 39 et 40 et annexe 2 ;
TRANS/WP.30/200, paragraphe 72}*

Transport du bétail

Les dispositions de l'article 29 de la Convention concernant le transport des marchandises lourdes et volumineuses devraient pouvoir être appliquées au transport du bétail.

{TRANS/GE.30/AC.2/21, paragraphe 30}

Article 30

Toutes les dispositions de la présente Convention auxquelles il n'est pas dérogé par les dispositions particulières de la présente section sont applicables au transport des marchandises pondéreuses ou volumineuses sous le régime TIR.

Article 31

La responsabilité de l'association garante s'étendra non seulement aux marchandises énumérées sur le Carnet TIR, mais aussi aux marchandises qui, tout en n'étant pas énumérées sur ce carnet, se trouveraient sur le plateau de chargement ou parmi les marchandises énumérées sur le Carnet TIR.

Article 32

Le Carnet TIR utilisé devra porter sur sa couverture et sur tous ses volets l'indication "marchandises pondéreuses ou volumineuses" en caractère gras, en anglais ou en français.

Commentaire à l'article 32

Délivrance des carnets TIR pour un chargement mixte comportant des marchandises normales et des marchandises pondéreuses ou volumineuses

Lorsqu'il prend une décision concernant le nombre de carnets TIR exigés pour le transport d'un chargement mixte comportant tant des marchandises normales que des marchandises pondéreuses ou volumineuses, le bureau de douane de départ doit tenir compte des dispositions particulières de l'article 32, conformément auxquelles, pour le transport des marchandises pondéreuses ou volumineuses, la couverture et tous les volets du Carnet TIR doivent porter l'indication "marchandises pondéreuses ou volumineuses". Puisque cette indication ne couvre pas les marchandises normales transportées sous scellement douanier, un (des) carnet(s) TIR distinct(s) doit (doivent) être exigé(s) pour couvrir le transport de marchandises normales.

{TRANS/WP.30/AC.2/71, annexe 3 ; TRANS/WP.30/206, paragraphe 57}

Article 33

Les autorités du bureau de douane de départ pourront exiger que des listes de colisage, des photos, des plans, etc., qui s'avèrent nécessaires pour l'identification des marchandises transportées soient annexées au Carnet TIR. Dans ce cas, elles apposeront un visa sur ces documents, un exemplaire desdits documents sera attaché au verso de la page de couverture du Carnet TIR et tous les manifestes du Carnet TIR feront mention desdits documents.

Article 34

Les autorités des bureaux de douane de passage de chacune des Parties contractantes accepteront les scellements douaniers et/ou marques d'identification apposés par les autorités compétentes des autres Parties contractantes. Elles pourront toutefois ajouter d'autres scellements et/ou marques d'identification ; elles feront mention sur les volets du Carnet TIR utilisés dans leur pays, sur les souches correspondantes et sur les volets restant dans le Carnet TIR, des nouveaux scellements et/ou marques d'identification apposés.

Article 35

Si, en cours de route ou à un bureau de douane de passage, les autorités douanières procédant à la visite du chargement sont amenées à rompre les scellements et/ou à enlever les marques d'identification, elles feront mention sur les volets du Carnet TIR utilisés dans leurs pays, sur les souches correspondantes et sur les volets restant dans le Carnet TIR, des nouveaux scellements et/ou marques d'identification apposés.

Chapitre IV

IRRÉGULARITÉS

Article 36

Toute infraction aux dispositions de la présente Convention exposera le contrevenant, dans le pays où l'infraction a été commise, aux sanctions prévues par la législation de ce pays.

Article 37

Lorsqu'il n'est pas possible de déterminer le territoire sur lequel une irrégularité a été commise, elle est réputée avoir été commise sur le territoire de la Partie contractante où elle a été constatée.

Article 38

1. Chaque Partie contractante aura le droit d'exclure, temporairement ou à titre définitif, du bénéfice des dispositions de la présente Convention, toute personne coupable d'infraction grave aux lois ou règlements de douane applicables aux transports internationaux de marchandises.

Note explicative à l'article 38, paragraphe 1

0.38.1 La note explicative a été supprimée.
{ECE/TRANS/17/Amend.23 ; entré en vigueur le 7 novembre 2003}

2. Cette exclusion sera notifiée sous une semaine aux autorités compétentes de la Partie contractante sur le territoire de laquelle la personne en cause est établie ou domiciliée, à l'association (aux associations) du pays ou du territoire douanier dans lequel l'infraction aura été commise et à la Commission de contrôle TIR. {ECE/TRANS/17/Amend.19 ; entré en vigueur le 17 février 1999}

Note explicative à l'article 38, paragraphe 2

La note explicative a été supprimée.
{ECE/TRANS/17/Amend.19 ; entré en vigueur le 17 février 1999}

Commentaires à l'article 38

Coopération entre autorités compétentes

Lors de la procédure d'habilitation d'une personne à utiliser des Carnets TIR conformément à la deuxième partie de l'annexe 9 de la Convention, les autorités compétentes de la Partie contractante où la personne concernée réside ou est domiciliée doivent dûment tenir compte de toute information notifiée par une autre Partie contractante conformément au paragraphe 2 de l'article 38 au sujet d'infraction grave ou répétée à la législation douanière commise par cette personne. Ainsi, afin de permettre à la Partie contractante où la personne concernée réside ou est domiciliée de bien étudier le cas, il importe que la notification fournisse le maximum de détails.

{TRANS/WP.30/196, paragraphe 76 ; TRANS/WP.30/200, paragraphe 68 ; TRANS/WP.30/AC.2/67, paragraphe 63 et annexe 3}

Exclusion d'un transporteur national du régime TIR.

Afin d'exclure du régime TIR un transporteur national coupable d'une infraction grave à la réglementation douanière, commise sur le territoire du pays où il réside ou est domicilié, il est recommandé aux autorités douanières de recourir aux dispositions du paragraphe 4 de l'article 6 et du paragraphe 1 d) de la deuxième partie de l'annexe 9 plutôt qu'aux dispositions du paragraphe 1 de l'article 38.

{TRANS/WP.30/196, paragraphe 77 ; TRANS/WP.30/200, paragraphe 68 ; TRANS/WP.30/AC.2/67, paragraphe 63 et annexe 3}

Article 39

Lorsque les opérations TIR sont reconnues régulières par ailleurs :

- 1. Les Parties contractantes ne relèveront pas les différences mineures concernant l'exécution des obligations relatives au délai ou à l'itinéraire.**
- 2. De même, les divergences entre les indications figurant sur le manifeste des marchandises du Carnet TIR et le contenu du véhicule routier, d'un ensemble de véhicules ou du conteneur ne seront pas considérées comme des infractions à la charge du titulaire du Carnet TIR, au sens de la présente Convention, lorsqu'il sera apporté la preuve, à la satisfaction des autorités compétentes, que ces divergences ne sont pas dues à des erreurs commises en connaissance de cause ou par négligence lors du chargement ou de l'expédition des marchandises ou lors de l'établissement dudit manifeste.**

Note explicative à l'article 39

- 0.39 L'expression "erreurs commises par négligence" vise des actes qui ne sont pas commis délibérément et en pleine connaissance de cause mais qui résultent du fait que des mesures raisonnables et nécessaires n'ont pas été prises pour assurer l'exactitude des informations dans un cas particulier.

Article 40

Les Administrations douanières des pays de départ et de destination ne retiendront pas à la charge du titulaire du Carnet TIR les divergences qui seraient éventuellement constatées dans ces pays lorsque ces divergences concerneront respectivement les régimes douaniers qui auront précédé ou qui auront suivi un transport TIR et que le titulaire du dit carnet sera hors de cause.
{ECE/TRANS/17/Amend.21 ; entré en vigueur le 12 mai 2002}

Article 41

Lorsqu'il est établi à la satisfaction des autorités douanières que les marchandises reprises au manifeste d'un Carnet TIR ont péri ou ont été irrémédiablement perdues par accident ou par force majeure, ou qu'elles sont manquantes pour des causes tenant à leur nature, la dispense de paiement des droits et taxes normalement exigibles sera accordée.

Article 42

Sur demande motivée d'une Partie contractante, les autorités compétentes des Parties contractantes intéressées par un transport TIR accepteront de communiquer à celle-ci toutes les informations disponibles qui seraient nécessaires pour l'application des dispositions des articles 39, 40 et 41 ci-dessus.

{ECE/TRANS/17/Amend.21 ; entré en vigueur le 12 mai 2002}

Commentaire à l'article 42

Coopération entre autorités douanières

Il est souvent difficile pour les autorités douanières en cas de non-décharge de Carnets TIR d'établir les droits et taxes à l'importation ou à l'exportation car il est fréquent que le carnet décrive les marchandises de manière très vague et sans indiquer leur valeur. Il faut alors demander au bureau de douane de départ des renseignements supplémentaires sur les marchandises embarquées. Dans de telles circonstances une collaboration étroite et l'échange de renseignements entre les autorités douanières revêt toute son importance car seul le respect scrupuleux des dispositions des articles 42 et 50 de la Convention peut garantir l'application efficace du régime de transit TIR.

{TRANS/WP.30/131, paragraphes 39 et 40}

Article 42 bis

En étroite coopération avec les associations, les autorités compétentes prendront toutes les mesures nécessaires afin d'assurer une utilisation correcte des Carnets TIR. Elles peuvent à cette fin prendre les mesures de contrôle nationales et internationales appropriées. Les mesures de contrôle nationales prises dans ce contexte par les autorités compétentes seront communiquées immédiatement à la Commission de contrôle TIR qui vérifiera qu'elles sont conformes aux dispositions de la Convention. Les mesures de contrôle internationales seront adoptées par le Comité de gestion.

{ECE/TRANS/17/Amend.19 ; entré en vigueur le 17 février 1999}

Chapitre V

NOTES EXPLICATIVES

Article 43

Les notes explicatives figurant aux annexes 6 et 7, troisième partie, donnent l'interprétation de certaines dispositions de la présente Convention et de ses annexes. Elles reprennent également certaines pratiques recommandées.

Chapitre VI

DISPOSITIONS DIVERSES

Article 44

Chaque Partie contractante octroiera des facilités aux associations garantes intéressées en ce qui concerne :

- a) le transfert des devises nécessaires au règlement des sommes réclamées par les autorités des Parties contractantes en vertu des dispositions reprises à l'article 8 de la présente Convention ; et**
- b) le transfert des devises nécessaires au paiement des formules de Carnet TIR envoyées aux associations garantes par les associations étrangères correspondantes ou par les organisations internationales.**

Article 45

Chaque Partie contractante fera publier la liste des bureaux de douane de départ, de passage et de destination qu'elle aura désignés pour l'accomplissement des opérations TIR. Les Parties contractantes dont les territoires sont limitrophes se consulteront pour désigner d'un commun accord les bureaux frontières correspondants et les heures d'ouverture de ceux-ci.

Note explicative à l'article 45

- 0.45 Il est recommandé aux Parties contractantes d'ouvrir le plus grand nombre possible de bureaux de douane aux opérations TIR, qu'il s'agisse de bureaux intérieurs ou de bureaux frontières.

Article 46

- 1. Pour les opérations douanières mentionnées dans la présente Convention, l'intervention du personnel des douanes ne donnera pas lieu à redevance, exception faite des cas où cette intervention aurait lieu en dehors des jours, heures et emplacements normalement prévus pour de telles opérations.**

2. Dans la mesure du possible, les Parties contractantes faciliteront dans les bureaux de douane les opérations douanières relatives aux marchandises périssables.

Commentaire à l'article 46

Frais occasionnés par l'intervention des douanes à la demande du transporteur

Tous les frais occasionnés par l'intervention des douanes à la demande du transporteur, comme stipulé dans le commentaire à l'article 5 de la Convention TIR, sont à la charge de ce dernier.

*{TRANS/WP.30/196, paragraphes 66 et 67 et annexe 3 ;
TRANS/WP.30/AC.2/63, paragraphe 63 et annexe 3}*

Article 47

1. Les dispositions de la présente Convention ne font obstacle ni à l'application des restrictions et contrôles dérivant des réglementations nationales et basées sur des considérations de moralité publique, de sécurité publique, d'hygiène ou de santé publique ou sur des considérations d'ordre vétérinaire ou phytopathologique, ni à la perception des sommes exigibles du fait de ces réglementations.

2. Les dispositions de la présente Convention ne font pas obstacle à l'application d'autres dispositions nationales ou internationales réglementant les transports.

Commentaire à l'article 47

Facilitation du commerce et contrôles douaniers

La Convention TIR est une convention douanière axée sur le régime de transit douanier. L'objectif de l'article 47 est de permettre l'application de restrictions et contrôles supplémentaires émanant d'administrations nationales autres que les douanes. Par conséquent, ils ne sauraient justifier des prescriptions douanières supplémentaires.

Quand l'article 47, paragraphe 1, s'applique, ces restrictions et contrôles entraînent généralement des retards et des dépenses supplémentaires dans le transport de marchandises. Par conséquent, ils doivent être réduits à un minimum et limités aux cas où ils sont justifiés par les circonstances ou le risque.

{TRANS/WP.30/204, paragraphe 58 ; TRANS/WP.30/AC.2/69, annexe 3}

Article 48

Aucune disposition de la présente Convention n'exclut le droit pour les Parties contractantes qui forment une union douanière ou économique d'adopter des règles particulières concernant les opérations de transport au départ ou à destination de leurs territoires ou en transit par ceux-ci pour autant que ces règles ne diminuent pas les facilités prévues par la présente Convention.

Article 49

La présente Convention ne fait pas obstacle à l'application des facilités plus grandes que les Parties contractantes accordent ou voudraient accorder, soit par des dispositions unilatérales, soit en vertu d'accords bilatéraux ou multilatéraux, sous réserve que les facilités ainsi accordées n'entraient pas l'application des dispositions de la présente Convention, et en particulier le fonctionnement des opérations TIR.

Article 50

Les Parties contractantes se communiqueront mutuellement, sur demande, les informations nécessaires à l'application des dispositions de la présente Convention, notamment celles relatives à l'agrément des véhicules routiers ou des conteneurs, ainsi qu'aux caractéristiques techniques de leur construction.

Article 51

Les annexes à la présente Convention font partie intégrante de la Convention.

Chapitre VII

DISPOSITIONS FINALES

Article 52

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. Tous les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies ou membres de l'une de ses institutions spécialisées ou de l'Agence internationale de l'énergie atomique, parties au statut de la Cour internationale de Justice, et tout autre Etat invité par l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies, peuvent devenir Parties contractantes à la présente Convention :

- a) en la signant, sans réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation ;**
- b) en déposant un instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation après l'avoir signé sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation ; ou**
- c) en déposant un instrument d'adhésion.**

2. La présente Convention sera ouverte du 1er janvier 1976 jusqu'au 1er décembre 1976 inclus, à l'Office des Nations Unies à Genève, à la signature des Etats visés au paragraphe 1 du présent article. Après cette date, elle sera ouverte à leur adhésion.

3. Les unions douanières ou économiques peuvent également, conformément aux dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, devenir Parties contractantes à la présente Convention en même temps que tous leurs Etats membres ou à n'importe quel moment après que tous leurs Etats membres soient devenus Parties contractantes à ladite Convention. Toutefois, ces unions n'auront pas le droit de vote.

4. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 53

Entrée en vigueur

- 1. La présente Convention entrera en vigueur six mois après la date à laquelle cinq des Etats mentionnés au paragraphe 1 de l'article 52 l'auront signée sans réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, ou auront déposé leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.**
- 2. Après que cinq des Etats mentionnés au paragraphe 1 de l'article 52 l'auront signée sans réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation ou auront déposé leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur, pour toutes les nouvelles Parties contractantes, six mois après la date du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.**
- 3. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention sera considéré comme s'appliquant au texte modifié de la présente Convention.**
- 4. Tout instrument de cette nature déposé après l'acceptation d'un amendement mais avant son entrée en vigueur sera considéré comme s'appliquant au texte modifié de la présente Convention à la date de l'entrée en vigueur de l'amendement.**

Article 54

Dénonciation

- 1. Toute Partie contractante pourra dénoncer la présente Convention par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.**
- 2. La dénonciation prendra effet 15 mois après la date à laquelle le Secrétaire général en aura reçu notification.**
- 3. La validité des Carnets TIR pris en charge par le bureau de douane de départ avant la date à laquelle la dénonciation prendra effet ne sera pas affectée par cette dénonciation et la garantie des associations garantes restera effective selon les conditions de la présente Convention.**

Article 55

Extinction

Si, après l'entrée en vigueur de la présente Convention, le nombre des Etats qui sont Parties contractantes se trouve ramené à moins de cinq pendant une période quelconque de douze mois consécutifs, la présente Convention cessera de produire ses effets à partir de la fin de ladite période de douze mois.

Article 56

Abrogation de la Convention TIR de 1959

- 1. A son entrée en vigueur, la présente Convention abrogera et remplacera, dans les relations entre les Parties contractantes à la présente Convention, la Convention TIR de 1959.**
- 2. Les certificats d'agrément délivrés pour les véhicules routiers et les conteneurs selon les conditions de la Convention TIR de 1959 seront acceptés, dans la limite de leur délai de validité, ou sous réserve de renouvellement, pour le transport de marchandises sous scellement douanier par les Parties contractantes à la présente Convention, pourvu que ces véhicules et ces conteneurs continuent de remplir les conditions selon lesquelles ils avaient été agréés à l'origine.**

Article 57

Règlements des différends

- 1. Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application de la présente Convention sera, autant que possible, réglé par voie de négociation entre les Parties en litige ou d'une autre manière.**

2. Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes concernant l'interprétation ou l'application de la présente Convention qui ne peut être réglé de la manière prévue au paragraphe 1 du présent article sera soumis, à la requête de l'une d'entre elles, à un tribunal arbitral composé de la façon suivante : chacune des parties au différend nommera un arbitre et ces arbitres désigneront un autre arbitre qui sera président. Si, trois mois après avoir reçu une requête, l'une des parties n'a pas désigné d'arbitre, ou si les arbitres n'ont pu choisir un président, l'une quelconque de ces parties pourra demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de procéder à la nomination de l'arbitre ou du président du tribunal arbitral.
3. La décision du tribunal arbitral constitué conformément aux dispositions du paragraphe 2 aura force obligatoire pour les parties au différend.
4. Le tribunal arbitral établira son propre règlement intérieur.
5. Les décisions du tribunal arbitral seront prises à la majorité.
6. Toute controverse qui pourrait surgir entre les parties au différend au sujet de l'interprétation et de l'exécution de la sentence arbitrale pourra être portée par l'une des parties devant le tribunal arbitral qui a rendu la sentence pour être jugée par lui.

Article 58

Réserves

1. Tout Etat pourra, au moment où il signera ou ratifiera la présente Convention ou y adhèrera, déclarer qu'il ne se considère pas lié par les paragraphes 2 à 6 de l'article 57 de la présente Convention. Les autres Parties contractantes ne seront pas liées par ces paragraphes envers toute Partie contractante qui aura formulé une telle réserve.
2. Toute Partie contractante qui aura formulé une réserve conformément au paragraphe 1 du présent article pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.
3. A l'exception des réserves prévues au paragraphe 1 du présent article, aucune réserve à la présente Convention ne sera admise.

Article 58 bis

Comité de gestion

Un Comité de gestion composé de toutes les Parties contractantes sera créé. Sa composition, ses fonctions et son règlement intérieur sont indiqués à l'annexe 8. {ECE/TRANS/17/Amend.19 ; entré en vigueur le 17 février 1999}

Article 58 ter

Commission de contrôle TIR

Le Comité de gestion créera une Commission de contrôle TIR en tant qu'organe subsidiaire qui, en son nom, exécutera les tâches qui lui sont confiées au titre de la Convention et par le Comité. Sa composition, ses fonctions et son règlement intérieur sont indiqués à l'annexe 8. {ECE/TRANS/17/Amend.19 ; entré en vigueur le 17 février 1999}

Article 59

Procédure d'amendement de la présente Convention

- 1. La présente Convention y compris ses annexes pourra être modifiée sur proposition d'une Partie contractante suivant la procédure prévue dans le présent article.**
- 2. Tout amendement proposé à la présente Convention sera examiné par le Comité de gestion composé de toutes les Parties contractantes conformément au Règlement intérieur faisant l'objet de l'annexe 8. Tout amendement de cette nature examiné ou élaboré au cours de la réunion du Comité de gestion et adopté par le Comité à la majorité des deux tiers de ses membres présents et votants sera communiqué par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies aux Parties contractantes pour acceptation. {ECE/TRANS/17/Amend.19 ; entré en vigueur le 17 février 1999}**

3. Sous réserve des dispositions de l'article 60, tout amendement proposé communiqué en application des dispositions du paragraphe précédent entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes trois mois après l'expiration d'une période de douze mois suivant la date à laquelle la communication a été faite, si pendant cette période aucune objection à l'amendement proposé n'a été notifiée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par un Etat qui est Partie contractante.

4. Si une objection à l'amendement proposé a été notifiée conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, l'amendement sera réputé ne pas avoir été accepté et n'aura aucun effet.

Article 60

Procédure spéciale d'amendement des annexes 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 et 9

1. Tout amendement proposé aux annexes 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 et 9, examiné conformément aux dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 59, entrera en vigueur à une date qui sera fixée par le Comité de gestion au moment de son adoption, à moins qu'à une date antérieure, que fixera le Comité de gestion au même moment, un cinquième des Etats qui sont Parties contractantes ou cinq Etats qui sont Parties contractantes, si ce chiffre est inférieur, aient notifié au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies qu'ils élèvent des objections contre l'amendement. Les dates visées au présent paragraphe seront fixées par le Comité de gestion à la majorité des deux tiers de ses membres présents et votants. {ECE/TRANS/17/Amend.19 ; entré en vigueur le 17 février 1999}

2. A son entrée en vigueur, un amendement adopté conformément à la procédure prévue au paragraphe 1 ci-dessus remplacera, pour toutes les Parties contractantes, toute disposition précédente à laquelle il se rapporte.

Article 61

Demandes, communications et objections

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies informera toutes les Parties contractantes et tous les Etats visés au paragraphe 1 de l'article 52 de la présente Convention, de toute demande, communication ou objection faite en vertu des articles 59 et 60 ci-dessus et de la date d'entrée en vigueur d'un amendement.

Article 62

Conférence de révision

- 1. Un Etat qui est Partie contractante pourra, par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, demander la convocation d'une conférence à l'effet de réviser la présente Convention.**
- 2. Une conférence de révision, à laquelle seront invités toutes les Parties contractantes et tous les Etats visés au paragraphe 1 de l'article 52, sera convoquée par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies si, dans un délai de six mois à compter de la date à laquelle le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies aura communiqué la notification, un quart au moins des Etats qui sont Parties contractantes lui signifient leur assentiment à la demande.**
- 3. Une conférence de révision à laquelle seront invités toutes les Parties contractantes et tous les Etats visés au paragraphe 1 de l'article 52 sera convoquée également par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies dès notification d'une requête à cet effet du Comité de gestion. Le Comité de gestion décidera s'il y a lieu de formuler une telle requête à la majorité de ses membres présents et votants dans le comité.**

4. Si une conférence est convoquée en application des dispositions des paragraphes 1 ou 3 du présent article, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies en avisera toutes les Parties contractantes et les invitera à soumettre, dans un délai de trois mois, les propositions qu'elles voudraient voir examiner par la conférence. Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies fera tenir à toutes les Parties contractantes l'ordre du jour provisoire de la conférence et les textes de ces propositions trois mois au moins avant la date d'ouverture de la conférence.

Article 63

Notifications

Outre les notifications et communications prévues aux articles 61 et 62, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies notifiera à tous les Etats visés à l'article 52 :

- a) les signatures, ratifications, acceptations, approbations et adhésions au titre de l'article 52 ;**
- b) les dates d'entrée en vigueur de la présente Convention conformément à l'article 53 ;**
- c) les dénonciations au titre de l'article 54 ;**
- d) l'extinction de la présente Convention au titre de l'article 55 ;**
- e) les réserves formulées au titre de l'article 58.**

Article 64

Texte authentique

Après le 31 décembre 1976, l'original de la présente Convention sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en transmettra des copies certifiées conformes à chacune des Parties contractantes et à chacun des Etats visés au paragraphe 1 de l'article 52, qui ne sont pas Parties contractantes.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

FAIT à Genève, le quatorze novembre mil neuf cent soixante-quinze en un seul exemplaire, en langues anglaise, française et russe, les trois textes faisant également foi.

2.2 ANNEXES À LA CONVENTION TIR DE 1975

**(Y COMPRIS NOTES EXPLICATIVES
ET COMMENTAIRES Y RELATIFS)**

Annexe 1

MODÈLE DU CARNET TIR

VERSION 1

1. Le Carnet TIR est imprimé en français, à l'exception de la page 1 de la couverture dont les rubriques sont également imprimées en anglais ; les "Règles relatives à l'utilisation du Carnet TIR" à la page 2 de la version française sont reproduites en version anglaise à la page 3 de ladite couverture. Le "Procès-verbal de constat" peut aussi figurer, au verso, dans une langue autre que le français, selon les besoins.

{ECE/TRANS/17/Amend.18 ; entré en vigueur le 1er août 1995}

2. Les carnets utilisés pour les opérations TIR dans le cadre d'une chaîne de garantie régionale peuvent être imprimés dans l'une des langues officielles de l'Organisation des Nations Unies, à l'exception de la page 1 de la couverture, dont les rubriques sont également imprimées en anglais ou en français. Les "Règles relatives à l'utilisation du Carnet TIR" sont reproduites à la page 2 de la couverture dans la langue officielle de l'Organisation des Nations Unies utilisée, ainsi qu'en anglais ou en français à la page 3 de ladite couverture.

VERSION 2

3. Pour le transport du tabac et de l'alcool au titre desquels une garantie plus élevée peut être demandée à l'association garante, conformément à la note explicative 0.8.3 de l'annexe 6, les autorités douanières devront demander des Carnets TIR portant distinctement sur la couverture et tous les volets la mention "TABAC/ALCOOL" et "TOBACCO/ALCOHOL". Ces carnets doivent en outre donner, au moins en anglais et en français, des précisions concernant les catégories de tabac et d'alcool garanties, sur un feuillet séparé placé après la page 2 de la couverture.

{ECE/TRANS/17/Amend.17 ; entré en vigueur le 1er octobre 1994}

Note explicative au modèle du Carnet TIR

1.10 c) Règles relatives à l'utilisation du Carnet TIR

Listes de chargement annexées au manifeste des marchandises

No. 10 c) des règles relatives à l'utilisation du Carnet TIR autorise l'utilisation, sous forme d'annexe à ce carnet, de listes de chargement, même s'il y a assez d'espace pour inscrire sur le manifeste toutes les marchandises transportées. Toutefois, cette pratique n'est autorisée que si ces listes présentent, sous une forme lisible et reconnaissable, toutes les indications requises aux fins du manifeste des marchandises et si toutes les autres dispositions de la règle 10 c) sont respectées.

{ECE/TRANS/17/Amend.2 ; entré en vigueur le 1er octobre 1980}

Commentaires sur le modèle du Carnet TIR*Méthode pour annexer des documents supplémentaires*

Si, conformément au numéro 10 c) ou au numéro 11 des 'Règles relatives à l'utilisation du Carnet TIR, des documents supplémentaires doivent être joints aux volets ou sur la page de couverture du Carnet TIR, les autorités douanières doivent les attacher au Carnet TIR au moyens d'agrafes ou d'autres dispositifs et en les revêtant des timbres de douane de telle sorte qu'ils ne puissent être enlevés sans laisser de traces visibles sur le carnet.

{TRANS/WP.30/139, paragraphe 43 ; TRANS/WP.30/AC.2/29, annexe 3 ; TRANS/WP.30/AC.2/59, paragraphe 46 et annexe 5}

Description des marchandises dans le manifeste (cases 9 à 11 des volets)

Les administrations douanières et les détenteurs de Carnets TIR ont l'obligation de se conformer strictement aux règles relatives à l'utilisation du Carnet TIR. Le cas échéant, les marchandises devraient être décrites dans des documents joints au manifeste, qui devraient être tamponnés par le bureau de douane et qui sont à mentionner dans la case 8 des volets. Il faut au moins donner la description commerciale habituelle des marchandises pour permettre aux autorités douanières de les identifier sans ambiguïté.

{TRANS/GE.30/45, paragraphes 12 à 15 ; TRANS/WP.30/AC.2/59, paragraphe 46 et annexe 5}

Déclaration de la valeur des marchandises

Les administrations douanières n'ont aucune raison de détenir des marchandises parce que leur valeur n'est pas déclarée dans le Carnet TIR.

{TRANS/GE.30/17, paragraphe 44}

Fin d'une opération TIR

Outre les inscriptions requises, un seul timbre douanier et une seule signature dans les cases 24 à 28 du volet No 2 sont nécessaires et suffisants pour certifier la fin d'une opération TIR. Les autorités autres que les autorités douanières ne sont pas habilitées à timbrer et à signer les volets, les souches et la page de couverture. Lorsque la souche du volet No 2 a été remplie par les autorités douanières, qui apposent un timbre douanier, la date et une signature, il est indiqué, pour le titulaire d'un Carnet TIR et l'association garante, que la fin de l'opération TIR a été certifiée, avec ou sans réserves.

{TRANS/WP.30/192, paragraphe 26 ; TRANS/WP.30/AC.2/59, paragraphe 46 et annexe 5}

Tampons de douane sur la souche

Parfois les autorités douanières dans les pays transitaires ne tamponnent pas les souches des Carnets TIR comme le stipule la Convention. De tels cas, bien qu'inacceptables, ne remettent pas en cause la validité du transport TIR du moment que le Carnet TIR est accepté par le bureau de douane d'entrée (de passage) suivant.

{TRANS/WP.30/135, paragraphe 57 ; TRANS/WP.30/192, paragraphe 26 ; TRANS/WP.30/AC.2/59, paragraphe 46 et annexe 5}

Tampons de douane sur le feuillet jaune

Dans quelques pays les autorités douanières ont demandé que les tampons de douane soient apposés sur le feuillet jaune du Carnet TIR, ce qui n'était pas destiné à son usage, mais avait été inséré dans le Carnet TIR pour fournir un exemple, dans la langue du pays de départ, de la manière de remplir les volets. Par conséquent il a été recommandé de mettre des croix sur les cases 13 à 15, 17, 23 et 28 ainsi que sur la case 6 de la souche du feuillet jaune afin d'indiquer clairement que les timbre et signature de la douane n'étaient pas nécessaires à cet endroit.

{TRANS/WP.30/139, paragraphes 48 et 49}

Versions traduites des règles relatives à l'utilisation du Carnet TIR

Il est recommandé que les "Règles relatives à l'utilisation du Carnet TIR" figurent également au verso du manifeste de marchandises (non destiné à la douane) contenu dans le Carnet TIR dans la langue voulue, quelle qu'elle soit, pour qu'il soit plus facile de remplir et d'utiliser le Carnet TIR.

{TRANS/WP.30/159, paragraphe 45}

Autres formes de preuve pour la fin d'une opération TIR

Il est recommandé aux autorités douanières d'accepter exceptionnellement, par exemple, comme autre forme de preuve de la fin dans les règles d'une opération TIR, les informations suivantes à condition qu'elles soient fournies à leur satisfaction :

- tout certificat officiel ou confirmation officielle de la fin d'une même opération TIR, émanant d'une autre Partie contractante où s'est poursuivi ou achevé le transport TIR correspondant, ou confirmation que les marchandises en question ont été placées sous un autre régime douanier, par exemple dédouanées pour la consommation intérieure ;*
- les souches No 1 ou No 2 correspondantes du Carnet TIR dûment timbrées par cette Partie contractante, ou copie de celles-ci fournie par l'organisation internationale visée à l'article 6 de la Convention qui doit confirmer qu'il s'agit d'une copie certifiée conforme à l'original.*

{TRANS/WP.30/159, paragraphe 38 ; TRANS/WP.30/192, paragraphe 26 ; TRANS/WP.30/AC.2/59, paragraphe 46 et annexe 5}

Indication des réserves

Lorsque la fin d'une opération TIR fait l'objet de réserves, les autorités douanières doivent exprimer leurs réserves de manière parfaitement claire et elles doivent aussi indiquer l'existence d'une réserve en remplissant la case 27 du volet No 2 du Carnet TIR et en plaçant un "R" en face de la rubrique numéro No. 5 de la souche 2 du Carnet TIR, ainsi que remplir le procès-verbal de constat, s'il y a lieu.

{TRANS/GE.30/8, paragraphe 12 ; TRANS/WP.30/192, paragraphe 26 ; TRANS/WP.30/AC.2/59, paragraphe 46 et annexe 5}

Modèle de Carnet TIR et de formulaires de Carnets TIR actuellement imprimés et distribués

Afin d'empêcher la falsification des formulaires de Carnets TIR et de faciliter leur distribution et enregistrement, les formulaires de Carnets TIR actuellement imprimés et distribués peuvent contenir des détails et des caractéristiques qui n'apparaissent pas sur le modèle de Carnet TIR reproduit à l'annexe 1, comme par exemple l'identification et la numérotation des pages, les codes-barres et autres caractéristiques spéciales de protection. De tels détails et caractéristiques supplémentaires doivent être approuvés par le Comité de gestion TIR.
{TRANS/WP.30/192, paragraphe 26 ; TRANS/WP.30/AC.2/59, paragraphe 46 et annexe 5}

Manière de remplir le Carnet TIR

Le point 10 b) des Règles relatives à l'utilisation du Carnet TIR n'interdit pas de remplir le Carnet TIR à la main ou par toute autre méthode, pour autant que les données soient clairement lisibles sur tous les volets du carnet.
{TRANS/WP.30/200, paragraphe 77 ; TRANS/WP.30/AC.2/67, paragraphe 63 et annexe 3}

Manière de remplir la case 26 du volet n° 2 et la rubrique 3 de la souche n° 2 du Carnet TIR.

Il est recommandé que seuls les bureaux de douane de destination, et non les bureaux de douane de sortie (de passage) remplissent les cases susmentionnées au moment du déchargement.
{TRANS/WP.30/AC.2/69, paragraphe 61 et annexe 4 ; TIRExB/REP/15, paragraphe 11}

Références pour la version 1 du modèle de Carnet TIR

ECE/TRANS/17/Amend.21 ; entré en vigueur le 12 mai 2002
ECE/TRANS/17/Amend.10 ; entré en vigueur le 23 mai 1989
ECE/TRANS/17/Amend.8 ; entré en vigueur le 1er août 1987
ECE/TRANS/17/Amend.7 et Corr.1 ; entré en vigueur le 1er août 1986
ECE/TRANS/17/Amend.2 ; entré en vigueur le 1er octobre 1980

Références pour la version 2 du modèle de Carnet TIR

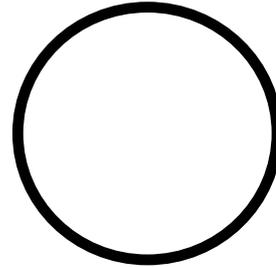
ECE/TRANS/17/Amend.21 ; entré en vigueur le 12 mai 2002
ECE/TRANS/17/Amend.17 ; entré en vigueur le 1er octobre 1994

Modèle du Carnet TIR : VERSION 1

Page 1 de la couverture

[Annexe 1
page 3]

(Nom de l'Organisation Internationale)

CARNET TIR***.....volets**

No

1. Valable pour prise en charge par le bureau de douane de départ jusqu'au _____ inclus
Valid for the acceptance of goods by the Customs office of departure up to and including
2. Délivré par _____
Issued by

(nom de l'association émettrice / name of issuing association)
3. Titulaire _____
Holder

(nom, adresse, pays / name, address, country)
4. Signature du délégué de l'association émettrice et cachet de cette association:
Signature of authorized official of the issuing association and stamp of that association:
5. Signature du secrétaire de l'organisation internationale:
Signature of the secretary of the international organization:



(A remplir avant l'utilisation par le titulaire du carnet / To be completed before use by the holder of the carnet)

6. Pays de départ _____
Country/Countries of departure ⁽¹⁾
7. Pays de destination _____
Country/Countries of destination ⁽¹⁾
8. No(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s) ⁽¹⁾
Registration No(s). of road vehicle(s) ⁽¹⁾
9. Certificat(s) d'agrément du (des) véhicule(s) routier(s) (No et date) ⁽¹⁾
Certificate(s) of approval of road vehicle(s) (No. and date) ⁽¹⁾
10. No(s) d'identification du (des) conteneur(s) ⁽¹⁾
Identification No(s). of container(s) ⁽¹⁾

11. Observations diverses _____
Remarks

12. Signature du titulaire du carnet:
Signature of the carnet holder:

⁽¹⁾ Biffer la mention inutile
Strike out whichever does not apply

* Voir annexe 1 de la Convention TIR, 1975, élaborée sous les auspices de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.
* See annex 1 of the TIR Convention, 1975, prepared under the auspices of the United Nations Economic Commission for Europe.

Modèle du TIR : VERSION carnet 1

Page 2 de la couverture

[Annexe 1
page 4]**RÈGLES RELATIVES A L'UTILISATION DU CARNET TIR****A. Généralités**

1. **Emission:** Le carnet TIR sera émis dans le pays de départ ou dans le pays où le titulaire est établi ou domicilié.
2. **Langue:** Le carnet TIR est imprimé en français, à l'exception de la page 1 de la couverture dont les rubriques sont imprimées également en anglais; les «Règles relatives à l'utilisation du carnet TIR» sont reproduites en version anglaise à la page 3 de ladite couverture. Par ailleurs, des feuillets supplémentaires donnant une traduction en d'autres langues du texte imprimé peuvent être ajoutés.
Les carnets utilisés pour les transports TIR dans le cadre d'une chaîne de garantie régionale peuvent être imprimés dans l'une des langues officielles de l'Organisation des Nations Unies, à l'exception de la page 1 de la couverture, dont les rubriques sont également imprimées en anglais ou en français. Les «règles relatives à l'utilisation du carnet TIR» sont reproduites à la page 2 de la couverture dans la langue officielle de l'Organisation des Nations Unies utilisée, ainsi qu'en anglais ou en français à la page placée après le procès-verbal de constat.
3. **Validité:** Le carnet TIR demeure valable jusqu'à l'achèvement du transport TIR au bureau de douane de destination, pour autant qu'il ait été pris en charge au bureau de douane de départ dans le délai fixé par l'association émettrice (rubrique 1 de la page 1 de la couverture).
4. **Nombre de carnets:** Il pourra être établi un seul carnet TIR pour un ensemble de véhicules (véhicules couplés) ou pour plusieurs conteneurs chargés soit sur un seul véhicule soit sur un ensemble de véhicules (voir également la règle 10 d) ci-dessous).
5. **Nombre de bureaux de douane de départ et de destination:** Les transports effectués sous le couvert d'un carnet TIR peuvent comporter plusieurs bureaux de douane de départ et de destination, mais le nombre total des bureaux de douane de départ et de destination ne pourra dépasser quatre. Le carnet TIR ne peut être présenté aux bureaux de douane de destination que si tous les bureaux de douane de départ l'ont pris en charge. (Voir également la règle 10 e) ci-dessous).
6. **Nombre de feuillets:** Si le transport comporte un seul bureau de douane de départ et un seul bureau de douane de destination, le carnet TIR devra comporter au moins 2 feuillets pour le pays de départ, 2 feuillets pour le pays de destination, puis 2 feuillets pour chaque autre pays dont le territoire est emprunté. Pour chaque bureau de douane de départ (ou de destination) supplémentaire, 2 autres feuillets seront nécessaires.
7. **Présentation aux bureaux de douane:** Le carnet TIR sera présenté avec le véhicule routier, l'ensemble de véhicules, le ou les conteneurs à chacun des bureaux de douane de départ, de passage et de destination. Au dernier bureau de douane de départ, la signature de l'agent et le timbre à date du bureau de douane doivent être apposés au bas du manifeste de tous les volets à utiliser pour la suite du transport (rubrique 17).

B. Manière de remplir le carnet TIR

8. **Grattage, surcharge:** Le carnet TIR ne comportera ni grattage, ni surcharge. Toute rectification devra être effectuée en biffant les indications erronées et en ajoutant, le cas échéant, les indications voulues. Toute modification devra être approuvée par son auteur et visée par les autorités douanières.
9. **Indication relative à l'immatriculation:** Lorsque les dispositions nationales ne prévoient pas l'immatriculation des remorques et semi-remorques, on indiquera, en lieu et place du No d'immatriculation, le No d'identification ou de fabrication.
10. **Manifeste:**
 - a) Le manifeste sera rempli dans la langue du pays de départ, à moins que les autorités douanières n'autorisent l'usage d'une autre langue. Les autorités douanières des autres pays empruntés se réservent le droit d'exiger une traduction dans leur langue. En vue d'éviter des retards qui pourraient résulter de cette exigence, il est conseillé au transporteur de se munir des traductions nécessaires.
 - b) **Les indications portées sur le manifeste devraient être dactylographiées ou photocopiées de manière qu'elles soient nettement lisibles sur tous les feuillets. Les feuillets illisibles seront refusés par les autorités douanières.**
 - c) Des feuilles annexes du même modèle que le manifeste ou des documents commerciaux comportant toutes les indications du manifeste peuvent être attachés aux volets. Dans ce cas, tous les volets devront porter les indications suivantes:
 - i) nombre de feuilles annexes (case 8);
 - ii) nombre et nature des colis ou des objets ainsi que le poids brut total des marchandises énumérées sur ces feuilles annexes (cases 9 à 11).
 - d) Lorsque le carnet TIR couvre un ensemble de véhicules ou plusieurs conteneurs, le contenu de chaque véhicule ou de chaque conteneur sera indiqué séparément sur le manifeste. Cette indication devra être précédée du No d'immatriculation du véhicule ou du No d'identification du conteneur (rubrique 9 du manifeste).
 - e) De même, s'il y a plusieurs bureaux de douane de départ ou de destination, les inscriptions relatives aux marchandises prises en charge ou destinées à chaque bureau de douane seront nettement séparées les unes des autres sur le manifeste.
11. **Listes de colisage, photos, plans, etc:** Lorsque, pour l'identification des marchandises pondéreuses ou volumineuses, les autorités douanières exigeront que de tels documents soient annexés au carnet TIR, ces derniers seront visés par les autorités douanières et attachés à la page 2 de la couverture. Au surplus, une mention de ces documents sera faite dans la case 8 de tous les volets.
12. **Signature:** Tous les volets (rubriques 14 et 15) seront datés et signés par le titulaire du carnet TIR ou par son représentant.

C. Incidents ou accidents

13. S'il arrive en cours de route, pour une cause fortuite, qu'un scellement douanier soit rompu ou que des marchandises périssent ou soient endommagées, le transporteur s'adressera immédiatement aux autorités douanières s'il s'en trouve à proximité ou, à défaut, à d'autres autorités compétentes du pays où il se trouve. Ces dernières établiront dans le plus bref délai le procès-verbal de constat figurant dans le carnet TIR.
14. En cas d'accident nécessitant le transbordement sur un autre véhicule ou dans un autre conteneur, ce transbordement ne peut s'effectuer qu'en présence de l'une des autorités désignées à la règle 13 ci-dessus. Ladite autorité établira le procès-verbal de constat. A moins que le carnet ne porte la mention «marchandises pondéreuses ou volumineuses», le véhicule ou conteneur de substitution devra être agréé pour le transport de marchandises sous scelléments douaniers. En plus, il sera scellé et le scellement apposé sera indiqué dans le procès-verbal de constat. Toutefois, si aucun véhicule ou conteneur agréé n'est disponible, le transbordement pourra être effectué sur un véhicule ou dans un conteneur non agréé, pour autant qu'il offre des garanties suffisantes. Dans ce dernier cas, les autorités douanières des pays suivants apprécieront si elles peuvent, elles aussi, laisser continuer dans ce véhicule ou conteneur le transport sous le couvert du carnet TIR.
15. En cas de péril imminent nécessitant le déchargement immédiat, partiel ou total, le transporteur peut prendre des mesures de son propre chef sans demander ou sans attendre l'intervention des autorités visées à la règle 13 ci-dessus. Il aura alors à prouver qu'il a dû agir ainsi dans l'intérêt du véhicule ou conteneur ou de son chargement et, aussitôt après avoir pris les mesures préventives de première urgence, avertira une des autorités visées à la règle 13 ci-dessus pour faire constater les faits, vérifier le chargement, sceller le véhicule ou conteneur et établir le procès-verbal de constat.
16. Le procès-verbal de constat restera joint au carnet TIR jusqu'au bureau de douane de destination.
17. Il est recommandé aux associations de fournir aux transporteurs, outre au modèle inséré dans le carnet TIR lui-même, un certain nombre de formules de P.V. de constat rédigées dans la ou les langues des pays à traverser.

Modèle du Carnet TIR : VERSION 1

VOLET N° 1 PAGE 1		1. CARNET TIR No	
2. Bureau(x) de douane de départ 1. _____ 2. _____ 3. _____		3. Nom de l'organisation internationale	
Pour usage officiel		4. Titulaire du carnet (nom, adresse et pays)	
		5. Pays de départ	6. Pays de destination
7. No(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s)		8. Documents joints au manifeste	
MANIFESTE DE MARCHANDISES			
9. (a) Compartiment(s) de chargement ou conteneur(s) (b) Marques et Nos des colis ou objets		10. Nombre et nature des colis ou objets; designation des marchandises	11. Poids brut en kg
			16. Scelllements ou marques d'identification apposées, (nombre, identification)
12. Total des colis figurant sur le manifeste Destination:		Nombre	13. Je certifie que les indications sous rubrique 1 à 12 ci-dessus sont exactes et complètes 14. Lieu et date 15. Signature du titulaire ou de son représentant 17. Bureau de douane de départ Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane 
1. Bureau de douane			
2. Bureau de douane			
3. Bureau de douane			
18. Certificat de prise en charge (bureau de douane de départ ou de passage d'entrée)			
<input type="checkbox"/> 19. Scelllements ou marques d'identification reconnus intacts		20. Délai de transit	
21. Enregistré par le bureau de douane de _____		sous le No. _____	
22. Divers (itinéraire fixé, bureau où le transport doit être présenté, etc.)			
23. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane _____			
SOUCHE N° 1 PAGE 1		du CARNET TIR No	
1. Pris en charge par le bureau de douane de _____		6. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane 	
2. Sous le No. _____			
3. Scelllements ou marques d'identification apposés _____			
4. <input type="checkbox"/> Scelllements ou marques d'identification reconnus intacts			
5. Divers (itinéraire fixé, bureau où le transport doit être présenté, etc.) _____ _____			

[Annexe 1
page 5
(blanc)]

Modèle du Carnet TIR : VERSION 1

[Annexe 1
page 6
(vert)]

VOLET N° 2 PAGE 2		1. CARNET TIR No	
2. Bureau(x) de douane de départ 1. _____ 2. _____ 3. _____		3. Nom de l'organisation internationale	
Pour usage officiel		4. Titulaire du carnet (nom, adresse, pays)	
		5. Pays de départ	6. Pays de destination
7. No(s), d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s)		8. Documents joints au manifeste	
MANIFESTE DE MARCHANDISES			
9. (a) Compartiment(s) de chargement ou conteneur(s) (b) Marques et Nos des colis ou objets	10. Nombre et nature des colis ou objets; designation des marchandises	11. Poids brut en kg	16. Scelllements ou marques d'identification apposées, (nombre, identification)
12. Total des colis figurant sur le manifeste Destination: 1. Bureau de douane 2. Bureau de douane 3. Bureau de douane		Nombre _____ _____ _____	13. Je certifie que les indications sous rubrique 1 à 12 ci-dessus sont exactes et complètes 14. Lieu et date 15. Signature du titulaire ou de son représentant _____ _____
		17. Bureau de douane de départ Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane <div style="text-align: center; border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 40px; height: 40px; margin: 0 auto;"></div>	
18. Certificat de prise en charge (bureau de douane de depart ou de passage d'entrée) <input type="checkbox"/> 19. Scelllements ou marques d'identification reconnus intacts		24. Certificat de fin de l'opération TIR (bureau de douane de passage de sortie ou de destination) <input type="checkbox"/> 25. Scelllements ou marques d'identification reconnus intacts	
20. Délai de transit 21. Enregistré par le bureau de douane de _____ Sous le No. _____		26. Nombre de colis pour lesquels l'opération TIR a été certifiée 27. Réserves	
22. Divers (itinéraire fixé, bureau où le transport doit être présenté etc.) 23. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane _____ <div style="text-align: center; border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 40px; height: 40px; margin: 0 auto;"></div>		28. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane _____ <div style="text-align: center; border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 40px; height: 40px; margin: 0 auto;"></div>	
SOUICHE N° 2 PAGE 2 du CARNET TIR No			
1. Arrivée constatée par le bureau de douane de départ _____ 2. <input type="checkbox"/> Scelllements ou marques d'identification reconnus intacts 3. Nombre de colis pour lesquels l'opération TIR a été certifiée (comme stipulé sur le manifeste) _____ 4. Nouveaux scelllements apposés _____ 5. Réserves _____ _____ _____		6. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane _____ <div style="text-align: center; border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 40px; height: 40px; margin: 0 auto;"></div>	

CARNET TIR No PAGE 2

Modèle du Carnet TIR : VERSION 1

Procès-verbal de constat			
Établi en application de l'article 25 de la Convention TIR (voir également les règles 13 à 17 relative à l'utilisation du carnet TIR)			
1. Bureau(x) de douane de départ	2. CARNET TIR No		
3. Nom de l'organisation internationale			
4. No(s) d'immatriculation du/des véhicule(s) routier(s) No(s) d'identification du/des conteneur(s)		5. Titulaire du carnet	
6. Le(s) scellement(s) douanier(s) est/sont intact(s) <input type="checkbox"/> non intact(s) <input type="checkbox"/>		8. Observations	
7. Le(s) compartiment(s) de chargement ou conteneur(s) est/sont intact(s) <input type="checkbox"/> non intact(s) <input type="checkbox"/>			
9. <input type="checkbox"/> Aucune marchandise ne semble manquer <input type="checkbox"/> Les marchandises désignées dans les rubriques 10 à 13 manquent (M) ou sont détruites (D) comme indiqué dans la rubrique 12			
10. (a) compartiment(s) de chargement ou conteneur(s) (b) Marques et Nos des colis ou objets	11. Nombre et nature des colis ou objets; désignation des marchandises	12. M ou D	13. Observations (indiquer notamment les quantités manquantes ou détruites)
14. Date, lieu et circonstances de l'accident			
15. Mesures prises pour l'opération TIR puisse se poursuivre <input type="checkbox"/> apposition de nouveaux scelléments: nombre _____ caractéristiques _____ <input type="checkbox"/> transbordement des marchandises (voir rubrique 16 ci-après) <input type="checkbox"/> autres			
16. Si les marchandises ont été transbordées: caractéristiques du/des véhicule(s) routiers ou du/des conteneur(s) de substitution			
	No. d'immatriculation	Agréé	No. du certificat d'agrément
		oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>	Nombre et caractéristiques des scelléments apposés
(a) véhicule	_____	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	_____/_____ _____/_____
	No. d'identification		
(b) conteneur	_____	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	_____/_____ _____/_____
17. Autorité ayant établi le présent procès-verbal		18. Visa du prochain bureau de douane touché par le transport TIR	
_____ Lieu/Date/timbre		_____ signature	
_____ signature		_____ signature	
<input type="checkbox"/> Marquer d'une croix les cases qui conviennent <div style="border: 1px dashed black; height: 100px; width: 100%; margin-top: 10px;"></div>			

[Annexe 1
page 7
(jaune)]

Modèle du Carnet TIR : VERSION 1

Page 3 de la couverture

[Annexe 1
page 8]**RULES REGARDING THE USE OF THE TIR CARNET****A. General**

1. **Issue:** The TIR carnet may be issued either in the country of departure or in the country in which the holder is established or resident.
2. **Language:** The TIR carnet is printed in French, except for page 1 of the cover where the items are also printed in English; this page is a translation of the « Rules regarding the use of the TIR carnet » given in French on page 2 of the cover. Additional sheets giving a translation of the printed text may also be inserted.
Carnets used for TIR transports within a regional guarantee chain may be printed in any other official language of the United Nations except for page 1 of the cover where items are also printed in English or French. The "Rules regarding the use of the TIR Carnet" are printed on page 2 of the cover in the official language of the United Nations used and are also printed in English or French on page 3 of the cover.
3. **Validity:** The TIR carnet remains valid until the completion of the TIR transport at the Customs office of destination, provided that it has been taken under Customs control at the Customs office of departure within the time-limit set by the issuing association (item 1 of page 1 of the cover).
4. **Number of carnets:** Only one TIR carnet need be required for a combination of vehicles (coupled vehicles) or for several containers loaded either on a single vehicle or on a combination of vehicles (see also rule 10 d) below).
5. **Number of Customs offices of departure and Customs offices of destination:** Transport under cover of a TIR carnet may involve several Customs offices of departure and destination but the total number of Customs offices of departure and destination shall not exceed four. The TIR carnet may only be presented to Customs offices of destination if all Customs offices of departure have accepted the TIR carnet (see also rule 10 e) below).
6. **Number of forms:** Where there is only one Customs office of departure and one Customs office of destination, the TIR carnet must contain at least 2 sheets for the country of departure, 2 sheets for the country of destination and 2 sheets for each country traversed. For each additional Customs office of departure (or destination) 2 extra sheets shall be required.
7. **Presentation at Customs offices:** The TIR carnet shall be presented with the road vehicle, combination of vehicles, or container(s) at each Customs office of departure, Customs office *en route* and Customs office of destination. At the last Customs office of departure, the Customs Officer shall sign and date stamp item 17 below the manifest on all vouchers to be used on the remainder of the journey.

B. How to fill in the TIR carnet

8. **Erasures, over-writing:** No erasures or over-writing shall be made on the TIR carnet. Any correction shall be made by crossing out the incorrect particulars and adding, if necessary, the required particulars. Any change shall be initialled by the person making it and endorsed by the Customs authorities.
9. **Information concerning registration:** When national legislation does not provide for registration of trailers and semi-trailers, the identification or manufacturer's no. shall be shown instead of the registration no.
10. **The manifest:**
 - (a) The manifest shall be completed in the language of the country of departure, unless the Customs authorities allow another language to be used. The Customs authorities of the other countries traversed reserve the right to require its translation into their own language. In order to avoid delays which might ensue from this requirement, carriers are advised to supply the driver of the vehicle with the requisite translations.
 - (b) **The information on the manifest should be typed or multicolored in such a way as to be clearly legible on all sheets. Illegible sheets will not be accepted by the Customs authorities.**
 - (c) Separate sheets of the same model as the manifest or commercial documents providing all the information required by the manifest, may be attached to the vouchers. In such cases, all the vouchers must bear the following particulars:
 - (i) the number of sheets attached (box 8);
 - (ii) the number and type of the packages or articles and the total gross weight of the goods listed on the attached sheets (boxes 9 to 11).
 - (d) When the TIR carnet covers a combination of vehicles or several containers, the contents of each vehicle or each container shall be indicated separately on the manifest. This information shall be preceded by the registration no. of the vehicle or the identification no. of the container (item 9 of the manifest).
 - (e) Likewise, if there are several Customs offices of departure or of destination, the entries concerning the goods taken under Customs control at, or intended for, each Customs office shall be clearly separated from each other on the manifest.
11. **Packing lists, photographs, plans, etc:** When such documents are required by the Customs authorities for the identification of heavy or bulky goods, they shall be endorsed by the Customs authorities and attached to page 2 of the cover of the carnet. In addition, a reference shall be made to these documents in box 8 of all vouchers.
12. **Signature:** All vouchers (items 14 and 15) must be dated and signed by the holder of the carnet or his agent.

C. Incidents or accidents

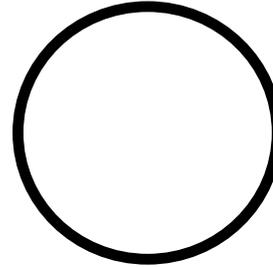
13. In the event of Customs seals being broken or goods being destroyed or damaged by accident *en route* the carrier shall immediately contact the Customs authorities, if there are any near at hand, or, if not, any other competent authorities of the country he is in. The authorities concerned shall draw up with the minimum delay the certified report which is contained in the TIR carnet.
14. In the event of an accident necessitating transfer of the load to another vehicle or another container, this transfer may be carried out only in the presence of one of the authorities mentioned in rule 13 above. The said authority shall draw up the certified report. Unless the carnet carries the words « Heavy or bulky goods », the vehicle or container substituted must be one approved for the transport of goods under Customs seals. Furthermore, it shall be sealed and details of the seal affixed shall be indicated in the certified report. However, if no approved vehicle or container is available, the goods may be transferred to an unapproved vehicle or container, provided it affords adequate safeguards. In the latter event, the Customs authorities of succeeding countries shall judge whether they, too, can allow the transport under cover of the TIR carnet to continue in that vehicle or container.
15. In the event of imminent danger necessitating immediate unloading of the whole or of part of the load, the carrier may take action on his own initiative, without requesting or waiting for action by the authorities mentioned in rule 13 above. It shall then be for him to furnish proof that he was compelled to take such action in the interests of the vehicle or container or of the load and, as soon as he has taken such preventive measures as the emergency may require, he shall notify one of the authorities mentioned in rule 13 above in order that the facts may be verified, the load checked, the vehicle or container sealed and the certified report drawn up.
16. The certified report shall remain attached to the TIR carnet until the Customs office of destination is reached.
17. In addition to the model form inserted in the TIR carnet itself, associations are recommended to furnish carriers with a supply of certified report forms in the language or languages of the countries of transit.

Modèle du Carnet TIR : VERSION 2

Page 1 de la couverture

[Annexe 1
page 9]

(Nom de l'Organisation Internationale)

CARNET TIR***.....volets****No**

1. Valable pour prise en charge par le bureau de douane de départ jusqu'au _____ inclus
Valid for the acceptance of goods by the Customs office of departure up to and including
2. Délivré par _____
Issued by

(nom de l'association émettrice / name of issuing association)
3. Titulaire _____
Holder

(nom, adresse, pays / name, address, country)
4. Signature du délégué de l'association émettrice et cachet de cette association:
Signature of authorized official of the issuing association and stamp of that association:
5. Signature du secrétaire de l'organisation internationale:
Signature of the secretary of the international organization:



(A remplir avant l'utilisation par le titulaire du carnet / To be completed before use by the holder of the carnet)

6. Pays de départ _____
Country/Countries of departure⁽¹⁾
7. Pays de destination _____
Country/Countries of destination⁽¹⁾
8. No(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s)⁽¹⁾
Registration No(s). of road vehicle(s)⁽¹⁾
9. Certificat(s) d'agrément du (des) véhicule(s) routier(s) (No et date)⁽¹⁾
Certificate(s) of approval of road vehicle(s) (No. and date)⁽¹⁾
10. No(s) d'identification du (des) conteneur(s)⁽¹⁾
Identification No(s). of container(s)⁽¹⁾

11. Observations diverses _____
Remarks

12. Signature du titulaire du carnet:
Signature of the carnet holder:

⁽¹⁾ Biffer la mention inutile
Strike out whichever does not apply

* Voir annexe 1 de la Convention TIR, 1975, élaborée sous les auspices de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.
* See annex 1 of the TIR Convention, 1975, prepared under the auspices of the United Nations Economic Commission for Europe.

Modèle du Carnet TIR : VERSION 2

Page 2 de la couverture

[Annexe 1
page 10]**RÈGLES RELATIVES A L'UTILISATION DU CARNET TIR****A. Généralités**

1. **Emission:** Le carnet TIR sera émis dans le pays de départ ou dans le pays où le titulaire est établi ou domicilié.
2. **Langue:** Le carnet TIR est imprimé en français, à l'exception de la page 1 de la couverture dont les rubriques sont imprimées également en anglais; les «Règles relatives à l'utilisation du carnet TIR» sont reproduites en version anglaise à la page 3 de ladite couverture. Par ailleurs, des feuillets supplémentaires donnant une traduction en d'autres langues du texte imprimé peuvent être ajoutés.
Les carnets utilisés pour les transports TIR dans le cadre d'une chaîne de garantie régionale peuvent être imprimés dans l'une des langues officielles de l'Organisation des Nations Unies, à l'exception de la page 1 de la couverture, dont les rubriques sont également imprimées en anglais ou en français. Les «règles relatives à l'utilisation du carnet TIR» sont reproduites à la page 2 de la couverture dans la langue officielle de l'Organisation des Nations Unies utilisée, ainsi qu'en anglais ou en français à la page placée après le procès-verbal de constat.
3. **Validité:** Le carnet TIR demeure valable jusqu'à l'achèvement du transport TIR au bureau de douane de destination, pour autant qu'il ait été pris en charge au bureau de douane de départ dans le délai fixé par l'association émettrice (rubrique 1 de la page 1 de la couverture).
4. **Nombre de carnets:** Il pourra être établi un seul carnet TIR pour un ensemble de véhicules (véhicules couplés) ou pour plusieurs conteneurs chargés soit sur un seul véhicule soit sur un ensemble de véhicules (voir également la règle 10 d) ci-dessous).
5. **Nombre de bureaux de douane de départ et de destination:** Les transports effectués sous le couvert d'un carnet TIR peuvent comporter plusieurs bureaux de douane de départ et de destination, mais le nombre total des bureaux de douane de départ et de destination ne pourra dépasser quatre. Le carnet TIR ne peut être présenté aux bureaux de douane de destination que si tous les bureaux de douane de départ l'ont pris en charge. (Voir également la règle 10 e) ci-dessous).
6. **Nombre de feuillets:** Si le transport comporte un seul bureau de douane de départ et un seul bureau de douane de destination, le carnet TIR devra comporter au moins 2 feuillets pour le pays de départ, 2 feuillets pour le pays de destination, puis 2 feuillets pour chaque autre pays dont le territoire est emprunté. Pour chaque bureau de douane de départ (ou de destination) supplémentaire, 2 autres feuillets seront nécessaires.
7. **Présentation aux bureaux de douane:** Le carnet TIR sera présenté avec le véhicule routier, l'ensemble de véhicules, le ou les conteneurs à chacun des bureaux de douane de départ, de passage et de destination. Au dernier bureau de douane de départ, la signature de l'agent et le timbre à date du bureau de douane doivent être apposés au bas du manifeste de tous les volets à utiliser pour la suite du transport (rubrique 17).

B. Manière de remplir le carnet TIR

8. **Grattage, surcharge:** Le carnet TIR ne comportera ni grattage, ni surcharge. Toute rectification devra être effectuée en biffant les indications erronées et en ajoutant, le cas échéant, les indications voulues. Toute modification devra être approuvée par son auteur et visée par les autorités douanières.
9. **Indication relative à l'immatriculation:** Lorsque les dispositions nationales ne prévoient pas l'immatriculation des remorques et semi-remorques, on indiquera, en lieu et place du No d'immatriculation, le No d'identification ou de fabrication.
10. **Manifeste:**
 - a) Le manifeste sera rempli dans la langue du pays de départ, à moins que les autorités douanières n'autorisent l'usage d'une autre langue. Les autorités douanières des autres pays empruntés se réservent le droit d'en exiger une traduction dans leur langue. En vue d'éviter des retards qui pourraient résulter de cette exigence, il est conseillé au transporteur de se munir des traductions nécessaires.
 - b) **Les indications portées sur le manifeste devraient être dactylographiées ou photocopiées de manière qu'elles soient nettement lisibles sur tous les feuillets. Les feuillets illisibles seront refusés par les autorités douanières.**
 - d) Des feuilles annexes du même modèle que le manifeste ou des documents commerciaux comportant toutes les indications du manifeste peuvent être attachés aux volets. Dans ce cas, tous les volets devront porter les indications suivantes:
 - i) nombre de feuilles annexes (case 8);
 - ii) nombre et nature des colis ou des objets ainsi que le poids brut total des marchandises énumérées sur ces feuilles annexes (cases 9 à 11).
 - d) Lorsque le carnet TIR couvre un ensemble de véhicules ou plusieurs conteneurs, le contenu de chaque véhicule ou de chaque conteneur sera indiqué séparément sur le manifeste. Cette indication devra être précédée du No d'immatriculation du véhicule ou du No d'identification du conteneur (rubrique 9 du manifeste).
 - e) De même, s'il y a plusieurs bureaux de douane de départ ou de destination, les inscriptions relatives aux marchandises prises en charge ou destinées à chaque bureau de douane seront nettement séparées les unes des autres sur le manifeste.
11. **Listes de colisage, photos, plans, etc:** Lorsque, pour l'identification des marchandises pondéreuses ou volumineuses, les autorités douanières exigeront que de tels documents soient annexés au carnet TIR, ces derniers seront visés par les autorités douanières et attachés à la page 2 de la couverture. Au surplus, une mention de ces documents sera faite dans la case 8 de tous les volets.
12. **Signature:** Tous les volets (rubriques 14 et 15) seront datés et signés par le titulaire du carnet TIR ou par son représentant.

C. Incidents ou accidents

13. S'il arrive en cours de route, pour une cause fortuite, qu'un scellement douanier soit rompu ou que des marchandises périssent ou soient endommagées, le transporteur s'adressera immédiatement aux autorités douanières s'il s'en trouve à proximité ou, à défaut, à d'autres autorités compétentes du pays où il se trouve. Ces dernières établiront dans le plus bref délai le procès-verbal de constat figurant dans le carnet TIR.
14. En cas d'accident nécessitant le transbordement sur un autre véhicule ou dans un autre conteneur, ce transbordement ne peut s'effectuer qu'en présence de l'une des autorités désignées à la règle 13 ci-dessus. Ladite autorité établira le procès-verbal de constat. A moins que le carnet ne porte la mention «marchandises pondéreuses ou volumineuses», le véhicule ou conteneur de substitution devra être agréé pour le transport de marchandises sous scelléments douaniers. En plus, il sera scellé et le scellement apposé sera indiqué dans le procès-verbal de constat. Toutefois, si aucun véhicule ou conteneur agréé n'est disponible, le transbordement pourra être effectué sur un véhicule ou dans un conteneur non agréé, pour autant qu'il offre des garanties suffisantes. Dans ce dernier cas, les autorités douanières des pays suivants apprécieront si elles peuvent, elles aussi, laisser continuer dans ce véhicule ou conteneur le transport sous le couvert du carnet TIR.
15. En cas de péril imminent nécessitant le déchargement immédiat, partiel ou total, le transporteur peut prendre des mesures de son propre chef sans demander ou sans attendre l'intervention des autorités visées à la règle 13 ci-dessus. Il aura alors à prouver qu'il a dû agir ainsi dans l'intérêt du véhicule ou conteneur ou de son chargement et, aussitôt après avoir pris les mesures préventives de première urgence, avertira une des autorités visées à la règle 13 ci-dessus pour faire constater les faits, vérifier le chargement, sceller le véhicule ou conteneur et établir le procès-verbal de constat.
16. Le procès-verbal de constat restera joint au carnet TIR jusqu'au bureau de douane de destination.
17. Il est recommandé aux associations de fournir aux transporteurs, outre au modèle inséré dans le carnet TIR lui-même, un certain nombre de formules de P.V. de constat rédigées dans la ou les langues des pays à traverser.

Modèle du Carnet TIR : VERSION 2

[Annexe 1
page 11]

**Liste des marchandises devant être
impérativement transportées sous le couvert
de ce carnet TIR tabac/alcool**

- 1) Alcool éthylique non dénaturé d'un titre alcoométrique volumique de 80% vol ou plus (code SH: 22.07.10)
- 2) Alcool éthylique non dénaturé d'un titre alcoométrique volumique de moins de 80%; eaux-de-vie, liqueurs et autres boissons spiritueuses; préparations alcooliques composées des types utilisés pour la fabrication des boissons (code SH: 22.08)
- 3) Cigares (y compris ceux à bout coupé) et cigarillos, contenant du tabac (code SH: 24.02.10)
- 4) Cigarettes contenant du tabac (code SH: 24.02.20)
- 5) Tabac à fumer, même contenant des succédanés de tabac en toute proportion (code SH: 24.03.10)

**List of goods which must be transported
under cover of this
tobacco/alcohol TIR carnet**

- (1) Undenatured ethyl alcohol of an alcoholic strength by volume of 80% vol or higher (HS code: 22.07.10)
- (2) Undenatured ethyl alcohol of an alcoholic strength by volume of less than 80% vol; spirits, liqueurs and other spirituous beverages; compound alcoholic preparations of a kind used for the manufacture of beverages (HS code: 22.08)
- (3) Cigars, cheroots and cigarillos, containing tobacco (HS code: 24.02.10)
- (4) Cigarettes containing tobacco (HS code: 24.02.20)
- (5) Smoking tobacco, whether or not containing tobacco substitutes in any proportion (HS code: 24.03.10)

**Перечень грузов, которые должны
перевозиться с применением
настоящей книжки МДП
"Табачные изделия/Алкогольные напитки"**

- 1) Неденатурированный этиловый спирт, содержащий по объему не менее 80% чистого спирта (код СС: 22.07.10)
- 2) Неденатурированный этиловый спирт, содержащий по объему менее 80% чистого спирта; спирты, ликеры и другие спиртные напитки; соединения на спиртовой основе, используемые для изготовления напитков (код СС: 22.08)
- 3) Сигары, манильские сигары и сигары типа "сигарильо", содержащие табак (код СС: 24.02.10)
- 4) Сигареты, содержащие табак (код СС: 24.02.20)
- 5) Курительный табак, содержащий заменители табака в любой пропорции или не содержащий их (код СС: 24.03.10)

Modèle du Carnet TIR : VERSION 2

[Annexe 1
page 12
(blanc)]

VOLET N° 1 PAGE 1		1. CARNET TIR No	
2. Bureau(x) de douane de départ 1. _____ 2. _____ 3. _____		3. Nom de l'organisation internationale	
Pour usage officiel		4. Titulaire du carnet (nom, adresse et pays)	
		5. Pays de départ	6. Pays de destination
7. No(s).d'immatriculation du (des) véhicule(s)		8. Documents joints au manifeste	
MANIFESTE DE MARCHANDISES			
9. (a) Compartiment(s) de chargement ou conteneur(s) (b) Marques et Nos des colis ou objets		10. Nombre et nature des colis ou objets; designation des marchandises	
		11. Poids brut en kg	16. Scelléments ou marques d'identification apposées, (nombre, identification)
12. Total des colis figurant sur le manifeste Destination:		13. Je certifie que les indications sous rubrique 1 à 12 ci-dessus sont exactes et complètes 14. Lieu et date 15. Signature du titulaire ou de son représentant	17. Bureau de douane de départ Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane <div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 40px; height: 40px; margin: 10px auto;"></div>
1. Bureau de douane			
2. Bureau de douane			
3. Bureau de douane			
18. Certificat de prise en charge (bureau de douane de départ ou de passage d'entrée)			
<input type="checkbox"/> 19. Scelléments ou marques d'identification reconnus intacts	20. Délai de transit		
21. Enregistré par le bureau de douane de _____ sous le No. _____			
22. Divers (itinéraire fixé, bureau où le transport doit être présenté, etc.)			
23. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane <div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 40px; height: 40px; margin: 10px auto;"></div>			
SOUCHÉ N° 1 PAGE 1		du CARNET TIR No	
1. Pris en charge par le bureau de douane de _____		6. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane <div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 40px; height: 40px; margin: 10px auto;"></div>	
2. Sous le No. _____			
3. Scelléments ou marques d'identification apposés _____			
4. <input type="checkbox"/> Scelléments ou marques d'identification reconnus intacts			
5. Divers (itinéraire fixé, bureau où le transport doit être présenté, etc.) _____ _____			

Modèle du Carnet TIR : VERSION 2

Page 3 de la couverture

[Annexe 1
page 15]

RULES REGARDING THE USE OF THE TIR CARNET

A. General

1. **Issue:** The TIR carnet may be issued either in the country of departure or in the country in which the holder is established or resident.
2. **Language:** The TIR carnet is printed in French, except for page 1 of the cover where the items are also printed in English; this page is a translation of the « Rules regarding the use of the TIR carnet » given in French on page 2 of the cover. Additional sheets giving a translation of the printed text may also be inserted.
Carnets used for TIR transports within a regional guarantee chain may be printed in any other official language of the United Nations except for page 1 of the cover where items are also printed in English or French. The "Rules regarding the use of the TIR Carnet" are printed on page 2 of the cover in the official language of the United Nations used and are also printed in English or French on page 3 of the cover.
3. **Validity:** The TIR carnet remains valid until the completion of the TIR transport at the Customs office of destination, provided that it has been taken under Customs control at the Customs office of departure within the time-limit set by the issuing association (item 1 of page 1 of the cover).
4. **Number of carnets:** Only one TIR carnet need be required for a combination of vehicles (coupled vehicles) or for several containers loaded either on a single vehicle or on a combination of vehicles (see also rule 10 d) below).
5. **Number of Customs offices of departure and Customs offices of destination:** Transport under cover of a TIR carnet may involve several Customs offices of departure and destination but the total number of Customs offices of departure and destination shall not exceed four. The TIR carnet may only be presented to Customs offices of destination if all Customs offices of departure have accepted the TIR carnet (see also rule 10 e) below).
6. **Number of forms:** Where there is only one Customs office of departure and one Customs office of destination, the TIR carnet must contain at least 2 sheets for the country of departure, 2 sheets for the country of destination and 2 sheets for each country traversed. For each additional Customs office of departure (or destination) 2 extra sheets shall be required.
7. **Presentation at Customs offices:** The TIR carnet shall be presented with the road vehicle, combination of vehicles, or container(s) at each Customs office of departure, Customs office *en route* and Customs office of destination. At the last Customs office of departure, the Customs Officer shall sign and date stamp item 17 below the manifest on all vouchers to be used on the remainder of the journey.

B. How to fill in the TIR carnet

8. **Erasures, over-writing:** No erasures or over-writing shall be made on the TIR carnet. Any correction shall be made by crossing out the incorrect particulars and adding, if necessary, the required particulars. Any change shall be initialled by the person making it and endorsed by the Customs authorities.
9. **Information concerning registration:** When national legislation does not provide for registration of trailers and semi-trailers, the identification or manufacturer's no. shall be shown instead of the registration no.
10. **The manifest:**
 - (a) The manifest shall be completed in the language of the country of departure, unless the Customs authorities allow another language to be used. The Customs authorities of the other countries traversed reserve the right to require its translation into their own language. In order to avoid delays which might ensue from this requirement, carriers are advised to supply the driver of the vehicle with the requisite translations.
 - (b) **The information on the manifest should be typed or multicopied in such a way as to be clearly legible on all sheets. Illegible sheets will not be accepted by the Customs authorities.**
 - (c) Separate sheets of the same model as the manifest or commercial documents providing all the information required by the manifest, may be attached to the vouchers. In such cases, all the vouchers must bear the following particulars:
 - (i) the number of sheets attached (box 8);
 - (ii) the number and type of the packages or articles and the total gross weight of the goods listed on the attached sheets (boxes 9 to 11).
 - (d) When the TIR carnet covers a combination of vehicles or several containers, the contents of each vehicle or each container shall be indicated separately on the manifest. This information shall be preceded by the registration no. of the vehicle or the identification no. of the container (item 9 of the manifest).
 - (e) Likewise, if there are several Customs offices of departure or of destination, the entries concerning the goods taken under Customs control at, or intended for, each Customs office shall be clearly separated from each other on the manifest.
11. **Packing lists, photographs, plans, etc:** When such documents are required by the Customs authorities for the identification of heavy or bulky goods, they shall be endorsed by the Customs authorities and attached to page 2 of the cover of the carnet. In addition, a reference shall be made to these documents in box 8 of all vouchers.
12. **Signature:** All vouchers (items 14 and 15) must be dated and signed by the holder of the carnet or his agent.

C. Incidents or accidents

13. In the event of Customs seals being broken or goods being destroyed or damaged by accident *en route* the carrier shall immediately contact the Customs authorities, if there are any near at hand, or, if not, any other competent authorities of the country he is in. The authorities concerned shall draw up with the minimum delay the certified report which is contained in the TIR carnet.
14. In the event of an accident necessitating transfer of the load to another vehicle or another container, this transfer may be carried out only in the presence of one of the authorities mentioned in rule 13 above. The said authority shall draw up the certified report. Unless the carnet carries the words « Heavy or bulky goods », the vehicle or container substituted must be one approved for the transport of goods under Customs seals. Furthermore, it shall be sealed and details of the seal affixed shall be indicated in the certified report. However, if no approved vehicle or container is available, the goods may be transferred to an unapproved vehicle or container, provided it affords adequate safeguards. In the latter event, the Customs authorities of succeeding countries shall judge whether they, too, can allow the transport under cover of the TIR carnet to continue in that vehicle or container.
15. In the event of imminent danger necessitating immediate unloading of the whole or of part of the load, the carrier may take action on his own initiative, without requesting or waiting for action by the authorities mentioned in rule 13 above. It shall then be for him to furnish proof that he was compelled to take such action in the interests of the vehicle or container or of the load and, as soon as he has taken such preventive measures as the emergency may require, he shall notify one of the authorities mentioned in rule 13 above in order that the facts may be verified, the load checked, the vehicle or container sealed and the certified report drawn up.
16. The certified report shall remain attached to the TIR carnet until the Customs office of destination is reached.
17. In addition to the model form inserted in the TIR carnet itself, associations are recommended to furnish carriers with a supply of certified report forms in the language or languages of the countries of transit.

Annexe 2

RÈGLEMENT SUR LES CONDITIONS TECHNIQUES APPLICABLES AUX VÉHICULES ROUTIERS POUVANT ÊTRE ADMIS AU TRANSPORT INTERNATIONAL SOUS SCHELLEMENT DOUANIER

Article premier

Principes fondamentaux

Seuls pourront être agréés pour le transport international de marchandises, sous scellement douanier, les véhicules dont le compartiment réservé au chargement est construit et aménagé de telle façon :

- a) qu'aucune marchandise ne puisse être extraite de la partie scellée du véhicule ou y être introduite sans laisser de traces visibles d'effraction ou sans rupture du scellement douanier ;
- b) qu'un scellement douanier puisse y être apposé de manière simple et efficace ;
- c) qu'ils ne comportent aucun espace caché permettant de dissimuler des marchandises ;
- d) que tous les espaces susceptibles de contenir des marchandises soient facilement accessibles pour les visites douanières.

Commentaires à l'article 1

Réservoirs cylindriques des véhicules

Des réservoirs facultatifs ne devront pas être considérés comme compartiments réservés au chargement tant qu'ils servent de réservoir d'essence pour le véhicule. Des réservoirs supplémentaires utilisés pour transporter des marchandises autres que du combustible ne devraient pas non plus être considérés comme des compartiments réservés au chargement en raison des difficultés techniques que soulèveraient leur homologation et la distinction à faire entre eux et les réservoirs ordinaires.

{TRANS/GE.30/39, paragraphes 51 à 54}

Marques sur le compartiment de chargement

Les peintures, décalcomanies, bandes de matériaux réfléchissants, et autres marques similaires qui ne peuvent être enlevées des parois ou des bâches des compartiments de chargement ne sont autorisées que si elles ne dissimulent pas la structure de la paroi ou de la bâche, qui doit demeurer bien visible. Les autocollants et autres marques similaires qui pourraient dissimuler des ouvertures dans le compartiment de chargement ne doivent toutefois pas être autorisés (voir également le commentaire sur le paragraphe 5 de l'article 3 de l'annexe 2).

{TRANS/WP.30/151, paragraphe 39 ; TRANS/GE.30/57, paragraphe 45}

Article 2

Structure du compartiment réservé au chargement

1. Pour répondre aux prescriptions de l'article premier du présent Règlement :

- a) **les éléments constitutifs du compartiment réservé au chargement (parois, plancher, portes, toit, montants, cadres, traverses, etc.) seront assemblés soit au moyen de dispositifs ne pouvant être enlevés et remis en place de l'extérieur sans laisser de traces visibles, soit selon des méthodes ayant pour effet de constituer un ensemble ne pouvant être modifié sans laisser de traces visibles. Si les parois, le plancher, les portes et le toit sont constitués d'éléments divers, ces éléments devront répondre aux mêmes prescriptions et être suffisamment résistants ;**

Note explicative à l'article 2, paragraphe 1 a)

2.2.1 a) Assemblage des éléments constitutifs

- a) Lorsque des dispositifs d'assemblage (rivets, vis, boulons et écrous, etc.) sont utilisés, un nombre suffisant de ces dispositifs seront placés de l'extérieur, traverseront les éléments assemblés et dépasseront à l'intérieur où ils seront fixés de manière sûre (par exemple, rivés, soudés, bagués, boulonnés et rivés ou soudés sur l'écrou). Toutefois, les rivets classiques (c'est-à-dire ceux dont la pose exige une intervention de part et d'autre des éléments assemblés) pourront aussi être placés de l'intérieur ;

Nonobstant ce qui précède, le plancher des compartiments réservés au chargement peut être fixé au moyen de vis autotaraudeuses, de rivets autoperceurs, de rivets insérés au moyen d'une charge explosive ou de clous insérés pneumatiquement, placés de l'intérieur et traversant à l'angle droit le plancher et les traverses métalliques inférieures, à condition que, sauf dans le cas des vis autotaraudeuses, certaines des extrémités soient noyées dans la partie extérieure de la traverse ou soudées sur elle.

{ECE/TRANS/17, Amend.3 ; entré en vigueur le 1er octobre 1981}

- b) L'autorité compétente détermine le nombre et la nature des dispositifs d'assemblage qui doivent satisfaire aux conditions de l'alinéa a) de la présente note, en s'assurant qu'il n'est pas possible de déplacer et remettre en place les éléments constitutifs ainsi assemblés sans laisser de traces visibles. Le choix et la pose des autres dispositifs d'assemblage ne sont soumis à aucune restriction ;
- c) Les dispositifs d'assemblage qui peuvent être enlevés et remplacés sans laisser de traces visibles par action sur un seul côté, c'est-à-dire sans qu'il soit nécessaire d'intervenir de part et d'autre des éléments à assembler, ne seront pas admis au sens de l'alinéa a) de la présente note. Il s'agit, en particulier, des rivets à expansion, des rivets "aveugles" et similaires ;
- d) Les modes d'assemblage décrits ci-dessus s'appliquent aux véhicules spéciaux, par exemple aux véhicules isothermes, aux véhicules frigorifiques, et aux véhicules-citernes, dans la mesure où ils ne sont pas incompatibles avec les prescriptions techniques auxquelles ces véhicules doivent satisfaire eu égard à leur utilisation. Lorsqu'il n'est pas possible, pour des raisons techniques, de fixer les éléments de la façon décrite à l'alinéa a) de la présente note les éléments constitutifs pourront être assemblés au moyen des dispositifs visés à l'alinéa c) de la présente note à condition que les dispositifs utilisés sur la face intérieure de la paroi ne soient pas accessibles de l'extérieur.

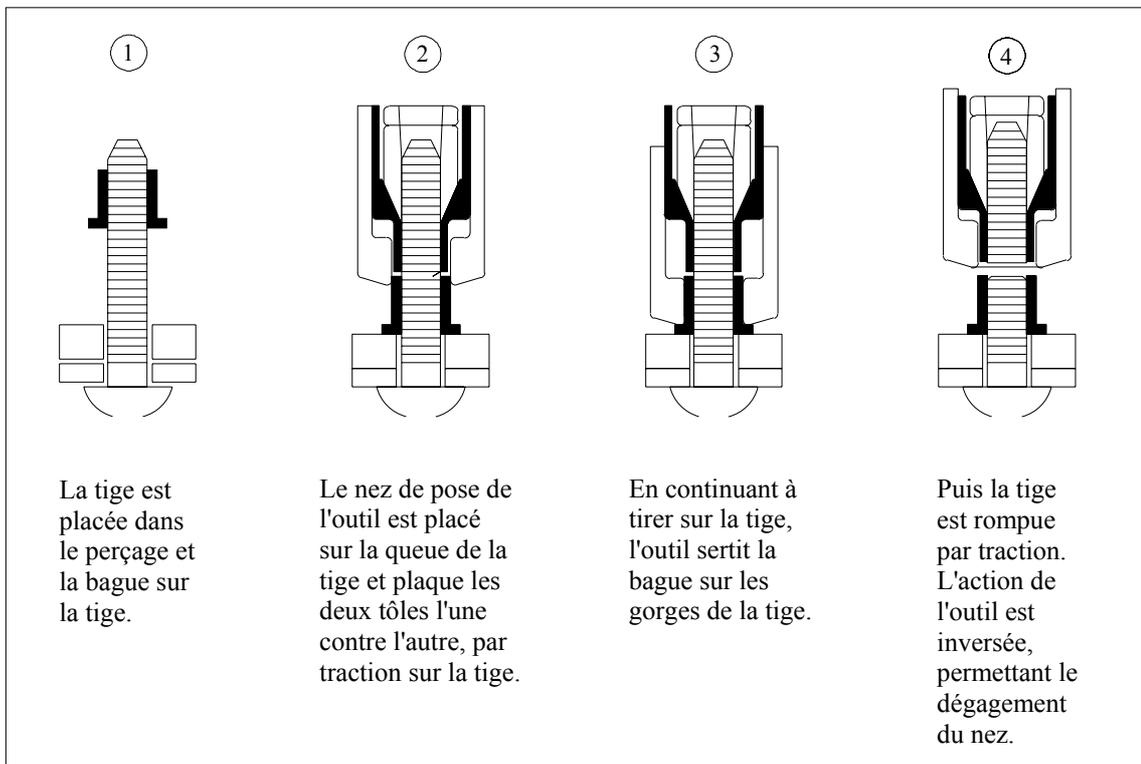
Commentaires à la note explicative 2.2.1 a)

1. *Dispositif d'assemblage*

Le dispositif figurant ci-dessous est conforme au paragraphe 1 a) de l'article 2 de l'annexe 2, à condition qu'un nombre suffisant de ces dispositifs soient insérés de l'extérieur et fixés de manière sûre à l'intérieur, selon la note explicative 2.2.1 a) de l'annexe 6.

{TRANS/WP.30/123, paragraphes 34 à 36 ; TRANS/WP.30/127, paragraphe 45 ; TRANS/WP.30/AC.2/23, annexe 3}

Principe de pose

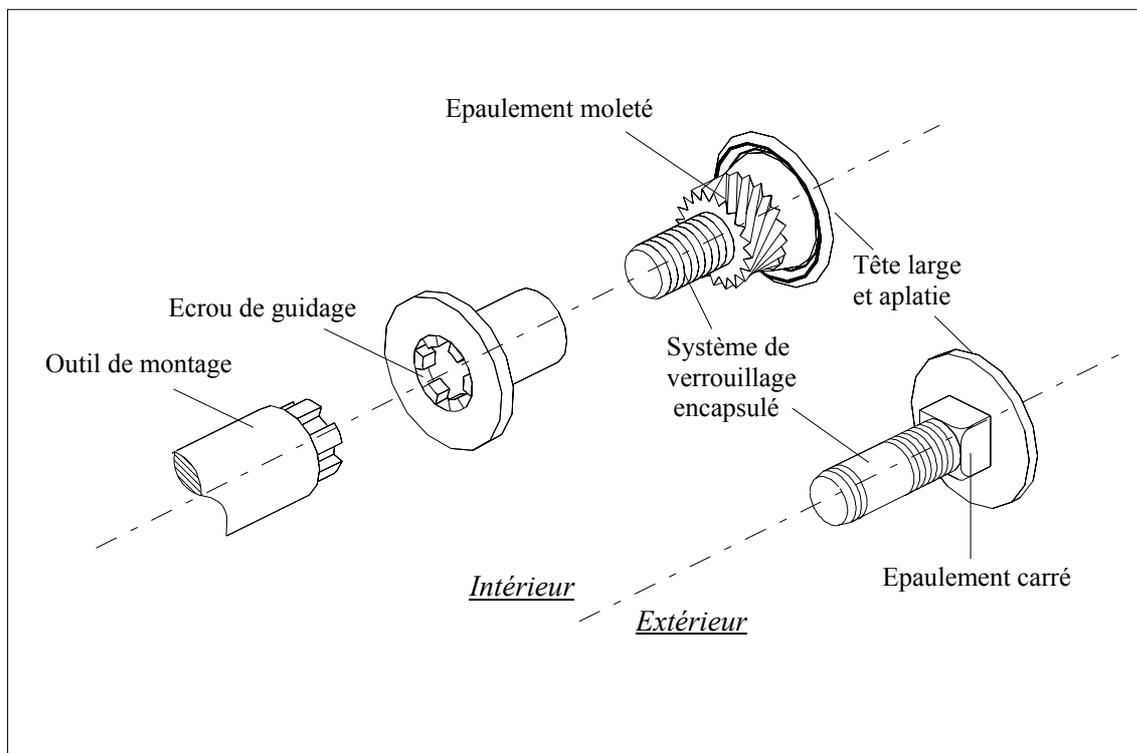


2. Dispositif d'assemblage

Le dispositif d'assemblage dont on trouvera des exemples ci-dessous est conforme aux dispositions de l'annexe 6, note explicative 2.2.1 a). Vu ses caractéristiques techniques propres, telles que la tête large et aplatie, l'épaulement moleté ou carré sous la tête large et le système de verrouillage encapsulé (en plastique), le dispositif peut être fixé de manière sûre à l'intérieur des compartiments réservés au chargement sans avoir à être soudé, rivé, etc. Pour mettre en place le dispositif d'assemblage, il faut opérer des deux côtés des éléments à assembler, mais le dispositif ne peut être ouvert que du côté de l'écrou de guidage, c'est-à-dire de l'intérieur du compartiment réservé au chargement. Le dispositif d'assemblage à épaulement carré sert normalement à fixer les charnières aux compartiments de chargement.

{TRANS/WP.30/135, paragraphes 43 et 44 ; TRANS/WP.30/137, paragraphes 59 à 61 ; TRANS/WP.30/AC.2/27, annexe 3}

Exemples de dispositif d'assemblage



Clous insérés pneumatiquement pour la fixation du plancher des compartiments réservés au chargement

Dans un système de construction, on utilise des clous comportant sur leur tige un filetage hélicoïdal analogue à de nombreux égards à celui d'une vis autotaraudeuse, ce qui assure un ancrage plus solide lorsque le plancher est relativement mince. Selon cette méthode, la friction qui se produit au moment de l'insertion du clou entraîne la fusion du chromate de zinc revêtant la tige de ce dernier ainsi que du matériel de la traverse du plancher, qui se trouvent ainsi soudés dans des conditions satisfaisantes.

{TRANS/GE.30/33, paragraphe 125 ; TRANS/GE.30/GRCC/10, paragraphes 52 à 54}

Vis autotaraudeuses et autoperceuses

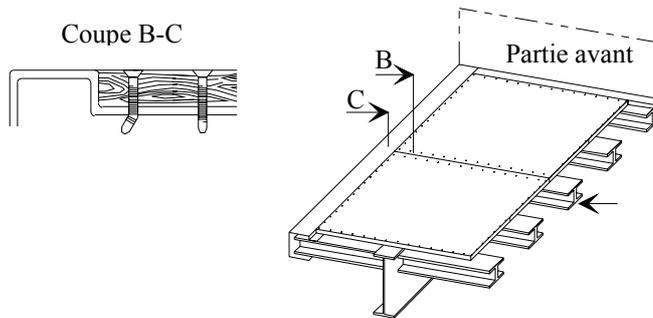
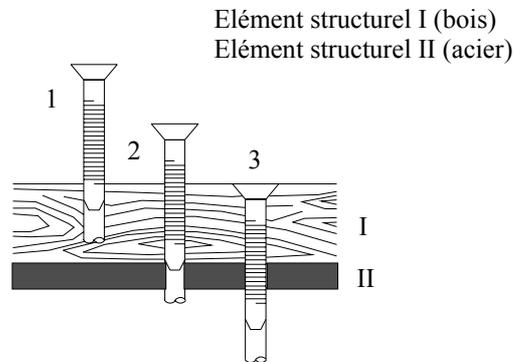
La vis autotaraudeuse et autoperceuse représentée sur le croquis No 1 n'est pas considérée comme une vis autotaraudeuse au sens de la note explicative 2.2.1 a) a) de l'annexe 6 de la Convention. Les vis autotaraudeuses et autoperceuses doivent, aux termes des dispositions des notes explicatives 2.2.1 a) a) et b) de l'annexe 6, être soudées aux traverses métalliques inférieures. Une autre solution consisterait à plier la partie saillante de certaines des vis suivant un angle d'au moins 45 degrés comme 7indiqué sur le croquis No 2. Néanmoins, si les vis sont utilisées avec un plancher tel que ceux dont il est fourni des exemples dans les croquis Nos 3 et 4, on n'estime pas nécessaire de souder ou de plier les vis.

{TRANS/WP.30/135, paragraphes 48 à 51 ; TRANS/WP.30/AC.2/27, annexe 3}

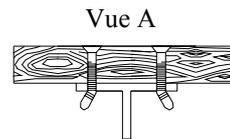
Croquis 1

Mode de fixation

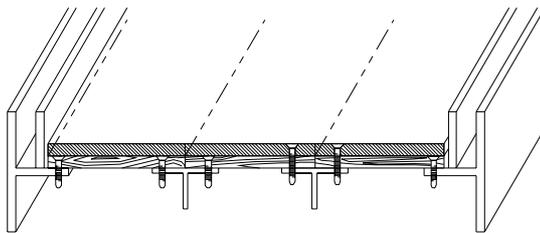
1. Perçage du bois
2. Pénétration dans la panne de bois et d'acier (les ailettes de la vis se brisent au contact du métal)
3. Achèvement du filetage (les éléments I et II sont assemblés)



Croquis 2

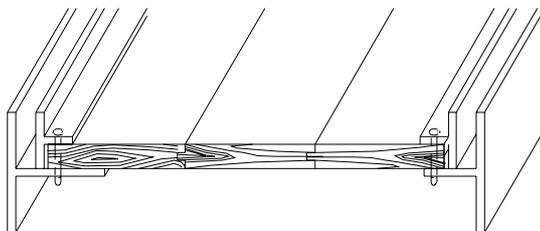


Croquis 3



Plancher et revêtement du plancher résistants à l'usure fixés au châssis intérieur par des vis autotaraudeuses et autoperceuses

Croquis 4



Plancher composé de panneaux bouvetés fixés au châssis intérieur par des vis autotaraudeuses et autoperceuses

Admissibilité des rivets aveugles

D'une manière générale, comme le précise la note explicative 2.2.1. a) c) de l'annexe 6, l'utilisation de rivets aveugles pour l'assemblage des éléments constitutifs des compartiments réservés au chargement n'est pas admise au sens de la Convention. Néanmoins, les rivets aveugles peuvent servir à condition qu'un nombre suffisant d'autres dispositifs d'assemblage décrit dans la note explicative 2.2.1 a) a) de l'annexe 6 de la Convention soit utilisé pour l'assemblage des éléments constitutifs. {TRANS/WP.30/137, paragraphes 54 à 58 ; TRANS/WP.30/AC.2/29, annexe 3}

- b) les portes et tous autres systèmes de fermeture (y compris les robinets, trous d'homme, flasques, etc.) comporteront un dispositif permettant l'apposition d'un scellement douanier. Ce dispositif ne devra pas pouvoir être enlevé et remis en place de l'extérieur sans laisser de traces visibles, ni la porte ou la fermeture être ouverte, sans rompre le scellement douanier. Ce dernier sera protégé de manière adéquate. Les toits ouvrants seront admis ;**

Note explicative à l'article 2, paragraphe 1 b)

2.2.1 b) Portes et autres systèmes de fermeture

- a) Le dispositif permettant l'apposition du scellement douanier doit :
- i) être fixé par soudure ou à l'aide d'au moins deux dispositifs d'assemblage conformes à l'alinéa a) de la note explicative 2.2.1 a), ou
 - ii) être conçu de telle manière qu'il ne puisse, une fois le compartiment réservé au chargement fermé et scellé, être enlevé sans laisser de traces visibles,

Il doit aussi :

- iii) comporter des trous d'au moins 11 mm de diamètre ou des fentes d'au moins 11 mm de long sur 3 mm de large, et
 - iv) présenter une sûreté égale quel que soit le type de scellement utilisé ;
- b) Les charnières, pentures, gonds et autres dispositifs d'attache des portes, etc. devront être fixés conformément aux prescriptions de l'alinéa a) i) et ii) de la présente note. De plus, les différentes parties constitutives des dispositifs d'attache (axes ou tiges des charnières ou des gonds, par exemple), pour autant qu'elles soient indispensables pour garantir la sécurité douanière du compartiment réservé au chargement, seront agencées de manière à ne pas pouvoir être enlevées ou démontées sans laisser de traces visibles lorsque le compartiment réservé au chargement est fermé et scellé ; *{voir croquis No. 1a joint à l'annexe 6}*
{ECE/TRANS/17/Amend.8 ; entré en vigueur le 1er août 1987}

Toutefois, lorsque le dispositif d'attache n'est pas accessible de l'extérieur, il suffira que la porte, etc., une fois fermée et scellée, ne puisse être retirée de ce dispositif sans laisser de traces visibles. Lorsque la porte ou le système de fermeture comporte plus de deux gonds, seuls les deux gonds qui sont les plus proches des extrémités de la porte doivent être fixés conformément aux prescriptions de l'alinéa a) i) et ii) ci-dessus.

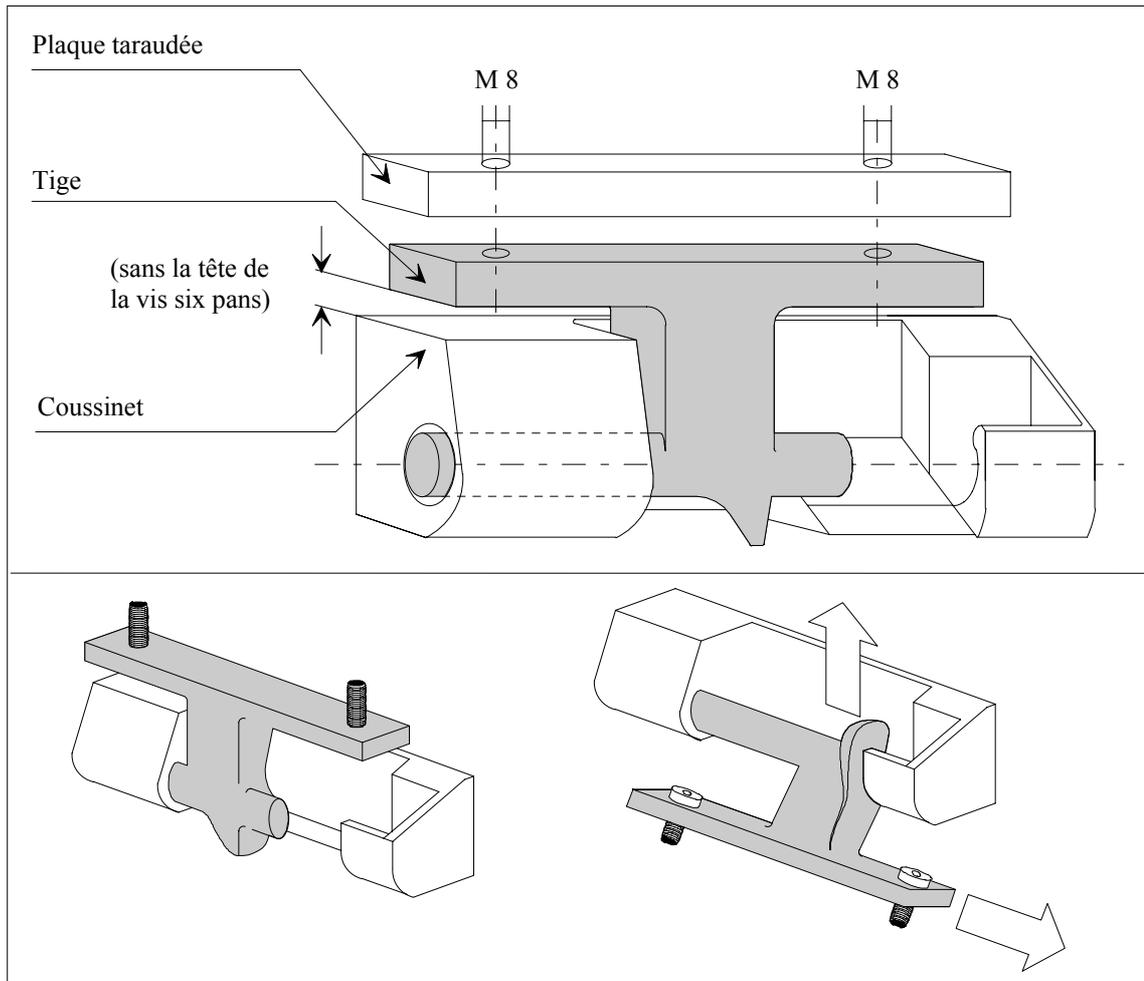
Commentaires à la note explicative 2.2.1 b) b)

Porte ou dispositif de fermeture ayant plus de deux gonds

Dans le cas où une porte ou un dispositif de fermeture a plus de deux gonds, les autorités compétentes peuvent exiger que des gonds supplémentaires soient fixés afin de remplir les conditions énoncées à l'article premier de l'annexe 2 de la Convention.
{TRANS/WP.30/AC.2/35, annexe 6 ; TRANS/WP.30/155, paragraphe 45}

Charnières d'attache

Le dispositif illustré ci-dessous répond aux prescriptions de l'alinéa b) de la note explicative 2.2.1 b) de l'annexe 6 en liaison avec le paragraphe a) ii).



Description

La tige et le coussinet de ce dispositif ne peuvent, du fait de leur forme spéciale, être retirés lorsque la charnière est fermée. En outre, il faut utiliser une vis six pans dont la tête dépasse de la tige. Quand la charnière est fermée, l'espace entre la tête de la vis et le coussinet doit être assez étroit pour empêcher d'enlever la vis sans laisser de traces visibles, auquel cas il n'est pas nécessaire de souder les vis.

{TRANS/WP.30/123, paragraphes 46 et 47 et annexe 2 ;
TRANS/WP.30/AC.2/23, annexe 3}

- c) Exceptionnellement, dans le cas des véhicules munis de compartiments calorifugés réservés au chargement, le dispositif de scellement douanier, les charnières et les autres pièces dont l'enlèvement permettrait d'accéder à l'intérieur du compartiment réservé au chargement ou à des espaces dans lesquels des marchandises pourraient être cachées, peuvent être fixés aux portes de ce compartiment réservé au chargement par les moyens suivants :
- i) Des boulons ou des vis de fixation introduits depuis l'extérieur, mais qui ne satisfont pas par ailleurs aux exigences de l'alinéa a) de la note explicative 2.2.1 a) ci-dessus, sous réserve :
- que les pointes des boulons ou des vis de fixation soient ancrées dans une plaque taraudée ou dans un dispositif semblable monté derrière le panneau extérieur de la porte, et
 - que les têtes d'un nombre approprié de ces boulons ou de ces vis de fixation soient soudées au dispositif de scellement douanier, aux charnières, etc., de telle manière qu'elles soient complètement déformées et
 - que l'on ne puisse enlever les boulons ou les vis de fixation sans laisser de traces visibles (voir croquis No. 1 joint à l'annexe 6) ;

- ii) Un dispositif de fixation introduit de l'intérieur de la porte isolée, sous réserve :
- que la tige de fixation et le collier de blocage du dispositif soient assemblés au moyen d'un outillage pneumatique ou hydraulique et soient fixés derrière une plaque ou un dispositif analogue inséré entre le revêtement extérieur de la porte et l'isolant, et
 - que la tête de la tige de fixation ne soit pas accessible de l'intérieur du compartiment réservé au chargement, et
 - qu'un nombre suffisant de colliers de blocage et de tiges de fixation soient soudés ensemble et qu'il ne soit pas possible d'enlever les dispositifs sans laisser de traces visibles. *{voir croquis No 5 joint à l'annexe 6}*
- {ECE/TRANS/17/Amend.13 ; entré en vigueur le 1er août 1991}

Le terme "compartiment calorifugé réservé au chargement" doit être interprété comme s'appliquant aux compartiments frigorifiques et isothermes réservés aux chargements.

Commentaire à la note explicative 2.2.1 b) c) ii)

*Le texte figurant dans le premier alinéa serait plus facile à interpréter comme signifiant qu'après les mots "assemblés au moyen d'un outillage pneumatique ou hydraulique", les mots "et soient fixés" étaient remplacés par : "bloquant la tête de la tige".
{TRANS/WP.30/AC.2/29, paragraphe 25}*

- d) Les véhicules comportant un nombre important de fermetures telles que vannes, robinets, trous d'homme, flasques, etc., seront aménagés de manière à limiter, autant que possible, le nombre des scellements douaniers. A cet effet, les fermetures voisines les unes des autres seront reliées par un dispositif commun exigeant un seul scellement ou pourvues d'un couvercle répondant au même but ;

- e) Les véhicules à toit ouvrant seront construits de manière à limiter autant que possible le nombre de scellements douaniers.
- f) Dans les cas où plusieurs scellements douaniers sont nécessaires pour en assurer la sécurité, le nombre de ces scellements sera indiqué dans le certificat d'agrément sous la rubrique 5 (annexe 4 de la Convention TIR de 1975). Un croquis, ou des photographies, du véhicule sera joint au certificat d'agrément pour montrer l'emplacement exact des scellements douaniers.
{ECE/TRANS/17/Amend.23 ; entré en vigueur le 7 novembre 2003}

Commentaire à la note explicative 2.2.1 b) f)

Un délai de mise en œuvre est nécessaire pour inclure dans le certificat d'agrément des informations sur le nombre et l'emplacement des scellements lorsque plusieurs scellements douaniers sont requis.

Les dispositions de la note explicative 2.2.1 b) f) qui entrent en vigueur le [7 août 2003] seront applicables aux véhicules routiers qui doivent être agréés pour la première fois, ainsi que, selon le cas, à l'occasion de l'inspection tous les deux ans ou du renouvellement de l'agrément après l'entrée en vigueur de la note explicative susmentionnée. En conséquence, à compter du [7 août 2005], tous les véhicules routiers pour lesquels la sécurité des scellements douaniers nécessite plusieurs scellements devront être munis d'un certificat d'agrément conforme à la note explicative 2.2.1 b) f).

{TRANS/WP.30/206, paragraphe 62 et annexe 2 ; TRANS/WP.30/AC.2/69, paragraphe 59 et annexe 2 ; TRANS/WP.30/AC.2/69/Corr.1}

Commentaire à l'article 2, paragraphe 1 (b)

Fixation des portes

Lorsque les portes de véhicules ou de conteneurs qui ne sont ni frigorifiques ni isothermes ont un revêtement interne, les dispositifs (boulons, rivets, etc.) fixant les gonds et le dispositif de scellement douanier doivent traverser la porte dans toute son épaisseur (y compris le revêtement) et être visiblement fixés à l'intérieur.

{TRANS/GE.30/14, paragraphe 101}

Nombre de scellements douaniers

*Le commentaire a été supprimé.
{TRANS/WP.30/AC.2/69, annexe 2}*

Exemples des dispositifs de scellements douaniers

Pour que les compartiments réservés au chargement et les conteneurs présentent les garanties douanières nécessaires, les dispositifs de scellement doivent satisfaire aux conditions de l'alinéa a) de la note explicative 2.2.1 b) de l'annexe 6 (voir Figure 1-4). En outre, les scellements douaniers doivent y être apposés conformément aux prescriptions suivantes :

la corde de fixation ne doit pas être plus longue que nécessaire et doit être suffisamment serrée ;

la corde de fixation doit passer dans les anneaux TIR ;

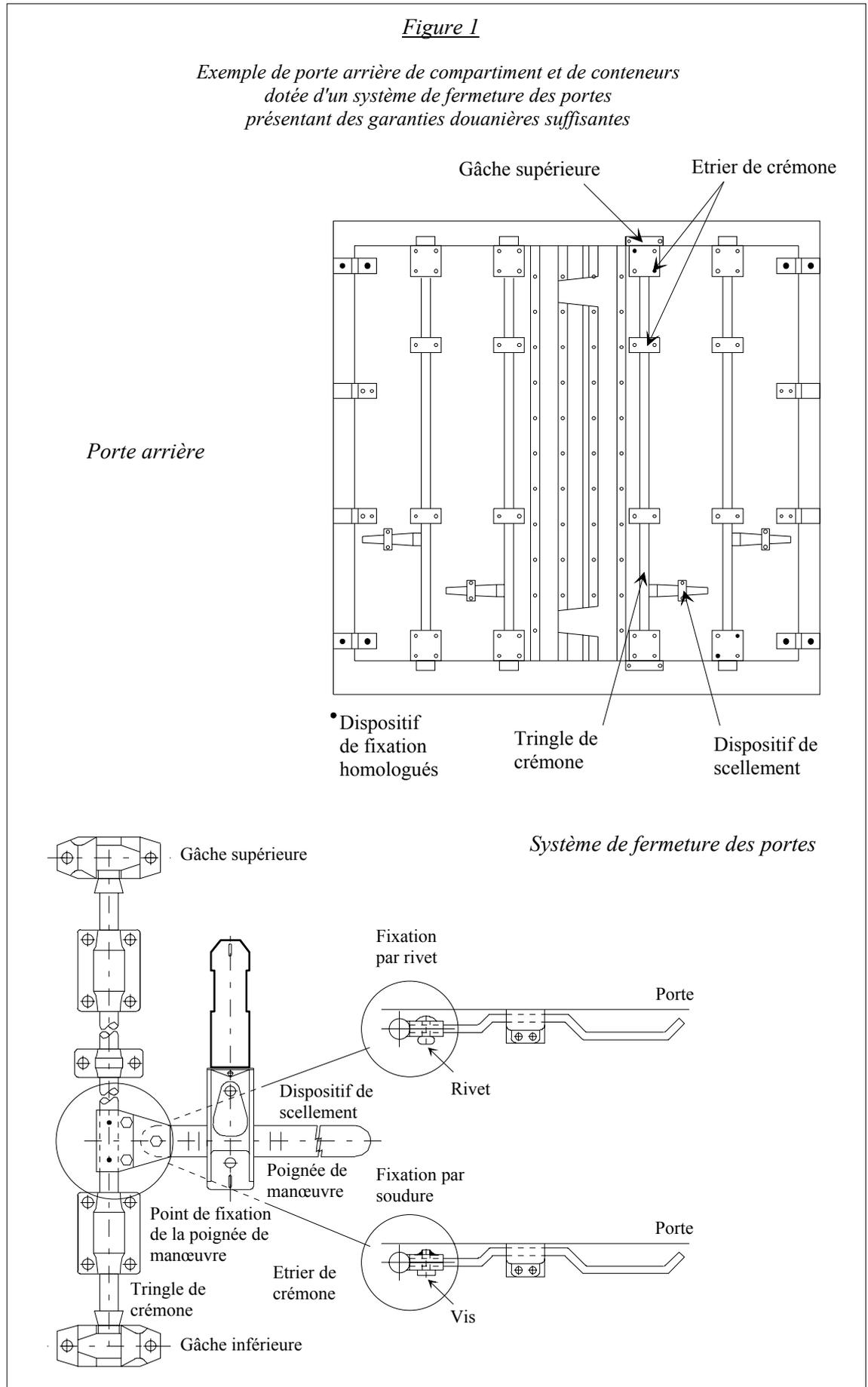
les scellements douaniers doivent être apposés de façon aussi serrée que possible ;

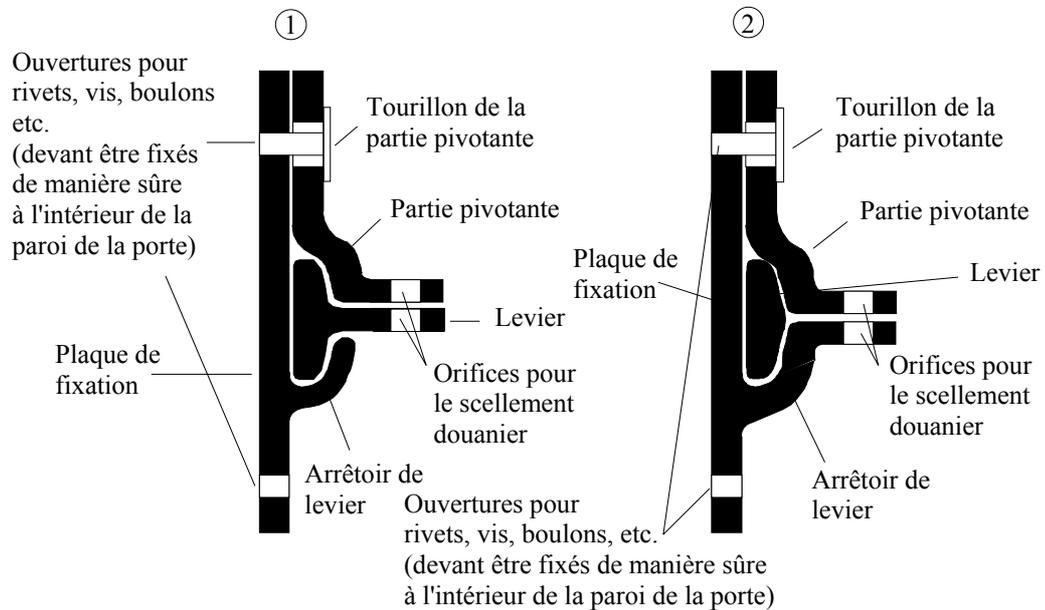
les autres parties du système de fermeture, par exemple les poignées des mécanismes de verrouillage, les gâches supérieures et inférieures et les étriers de crémone sont fixés comme indiqué à l'alinéa a) de la note explicative 2.2.1 a) de l'annexe 6 (voir Figures 1 à 4).

*Il faudra tenir compte de ce que l'efficacité d'un dispositif de scellement quelconque sera réduite en cas d'usure, par exemple, des tringles de crémone, des articulations à charnières ou des gâches. Des mesures appropriées devraient être prises pour déterminer ces cas d'usure.
{TRANS/WP.30/145, paragraphe 17 ; TRANS/WP.30/AC.2/31, annexe 3}*

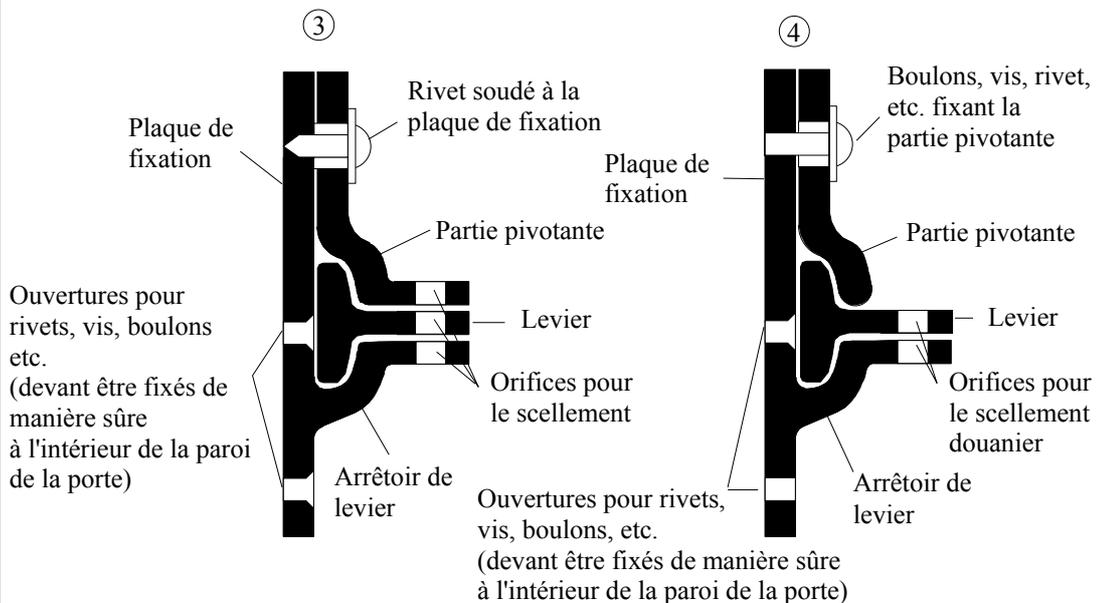
Figure 1

Exemple de porte arrière de compartiment et de conteneurs dotée d'un système de fermeture des portes présentant des garanties douanières suffisantes

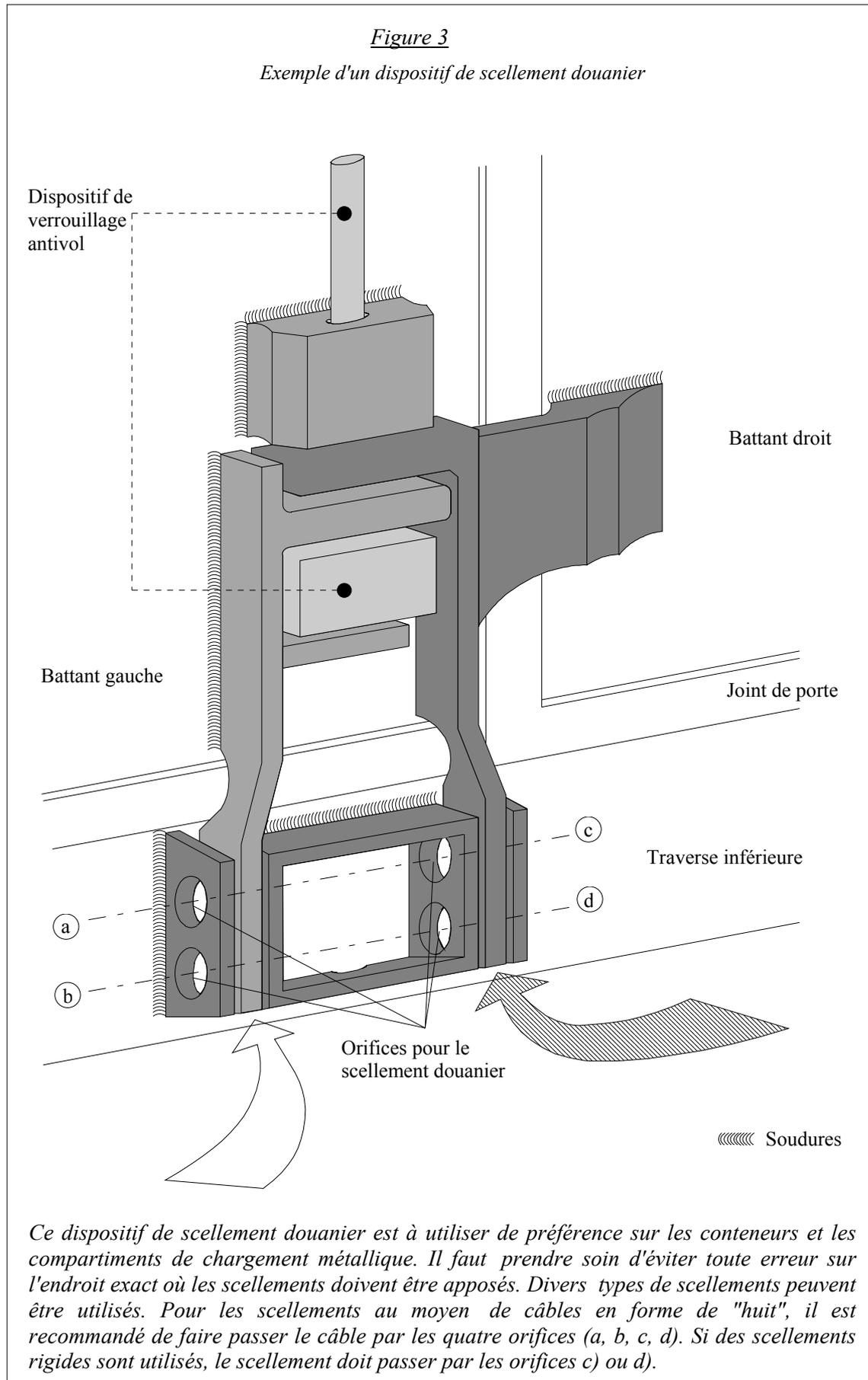


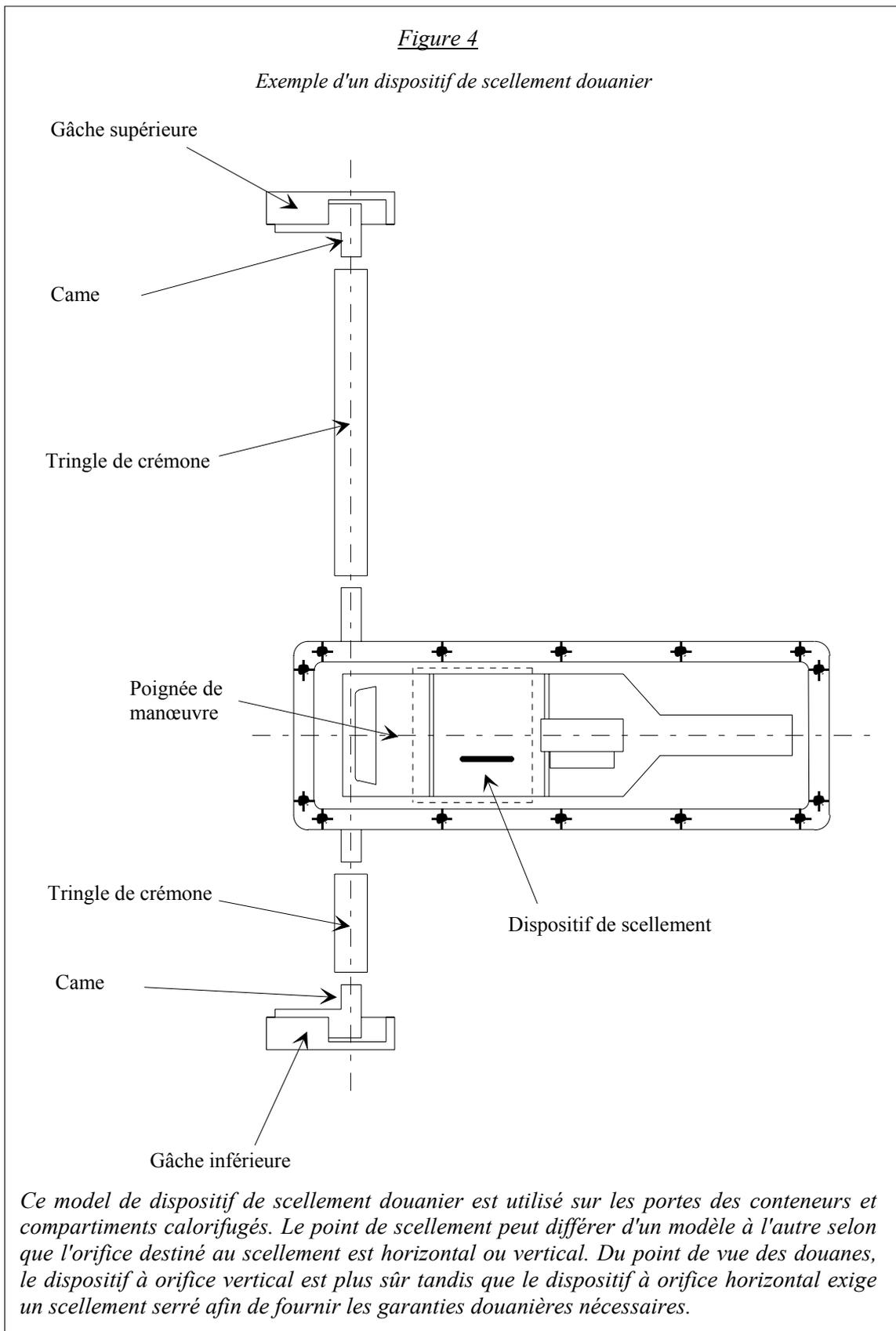
*Figure 2**Exemples de dispositifs de scellement douanier*

Le dispositif de scellement No 1 est particulièrement vulnérable aux effractions si les prescriptions susmentionnées ne sont pas respectées. Les dispositifs ci-dessous, qui fournissent une meilleure protection contre les manipulations avant que les scellements douaniers soient apposés, sont préférables.



Les dispositifs de scellement douanier Nos 3 et 4 peuvent également être utilisés pour fixer les portes des conteneurs et véhicules isothermes et calorifugés. Dans le cas d'une telle utilisation les dispositifs de scellement douanier peuvent être fixés au moyen de deux rivets ou vis de fixation au moins, insérés dans une plaque de métal taraudée ancrée sur le panneau extérieur de la porte. Dans ce cas les têtes de rivets ou vis doivent être soudées de telle façon qu'elles sont complètement déformées (voir aussi croquis No 1 de l'annexe 6). {TRANS/GE.30/6, paragraphe 35}





- c) **les ouvertures de ventilation et d'écoulement seront munies d'un dispositif empêchant d'avoir accès à l'intérieur du compartiment réservé au chargement. Ce dispositif ne devra pas pouvoir être enlevé et remis en place de l'extérieur sans laisser de traces visibles.**

Note explicative à l'article 2, paragraphe 1 c)

2.2.1 c)-1 Ouvertures de ventilation

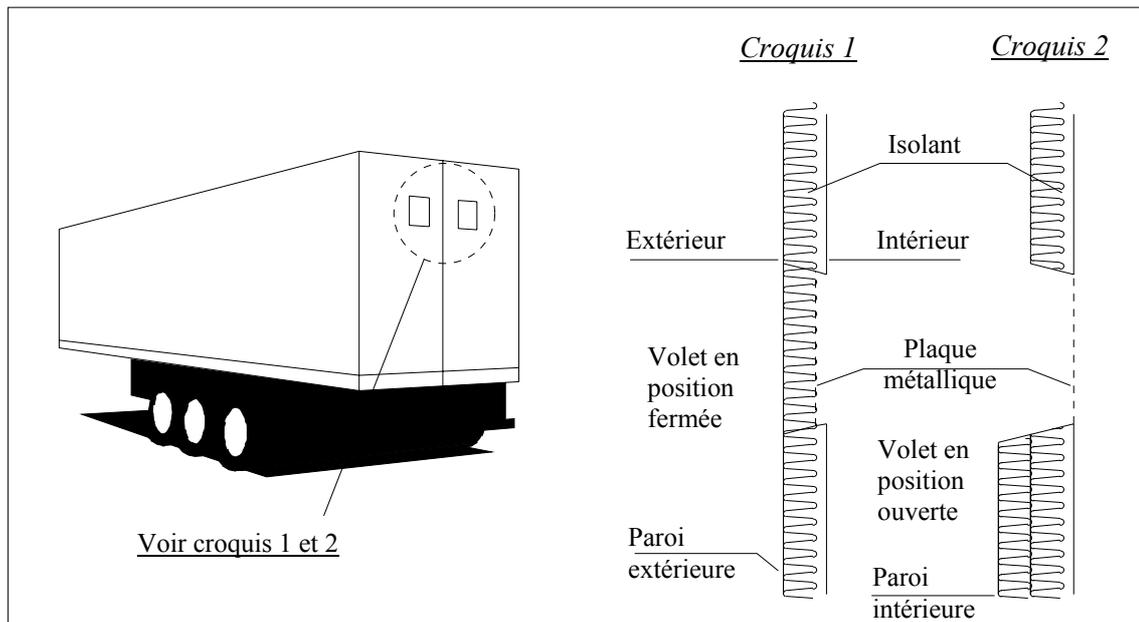
- a) Leur dimension maximale ne devra, en principe, pas dépasser 400 mm.
- b) Les ouvertures permettant l'accès direct au compartiment réservé au chargement seront obstruées par
- i) une toile métallique ou une plaque métallique perforée (dimension maximale des trous : 3 mm dans les deux cas) et protégées par un grillage métallique soudé (dimension maximale des mailles : 10 mm), ou
- ii) par une plaque métallique perforée unique d'épaisseur suffisante (dimension maximale des trous : 3mm ; épaisseur de la plaque : au moins 1 mm).
{ECE/TRANS/17/Amend.12 ; entré en vigueur le 1er août 1990}

Commentaire à la note explicative 2.2.1 c)-1

Ouvertures des compartiments calorifugés réservés au chargement

Exemple de plaque montée entre la paroi intérieure et la paroi extérieure d'un compartiment calorifugé réservé au chargement.

{TRANS/WP.30/127, paragraphe 43 ; TRANS/WP.30/AC.2/25, annexe 3}

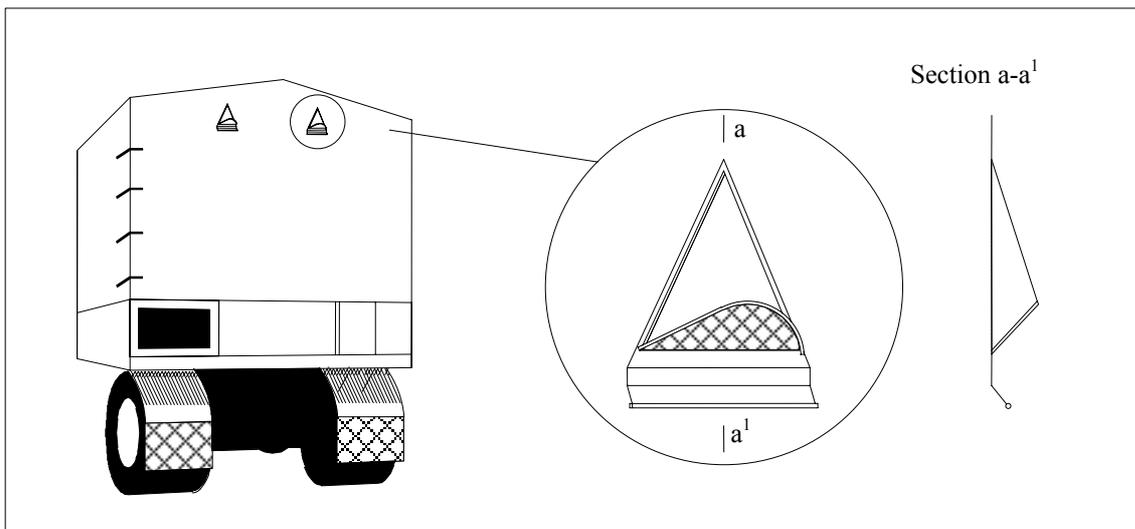


- c) Les ouvertures ne permettant pas l'accès direct au compartiment réservé au chargement (par exemple du fait de l'utilisation de systèmes de coudes ou de chicanes) doivent être munies des dispositifs mentionnés à l'alinéa b), dans lesquels cependant les dimensions des trous et mailles peuvent atteindre 10 mm (pour la toile métallique ou la plaque métallique) et 20 mm (pour le grillage métallique).
{ECE/TRANS/17/Amend.12 ; entré en vigueur le 1er août 1990}
- d) Lorsque des ouvertures seront pratiquées dans des bâches, les dispositifs mentionnés à l'alinéa b) de la présente note seront en principe exigés. Cependant, les systèmes d'obturation constitués par une plaque métallique perforée placée à l'extérieur et une toile métallique ou en autre matière, fixée à l'intérieur, seront admis.

- e) Des dispositifs identiques non métalliques pourront être admis à condition que les dimensions des trous et des mailles soient respectées et que le matériau utilisé soit suffisamment résistant pour que ces trous ou ces mailles ne puissent pas être agrandis sensiblement sans détérioration visible. En outre le dispositif d'aération ne doit pas pouvoir être remplacé en agissant d'un seul côté de la bâche seulement.
- f) L'ouverture de ventilation peut être équipée d'un dispositif de protection. Ce dispositif sera fixé à la bâche de façon à permettre un contrôle douanier de cette ouverture. Il sera fixé à la bâche à une distance d'au moins 5 cm de l'écran de l'ouverture de ventilation.
{ECE/TRANS/17/Amend.5 ; entré en vigueur le 1er août 1984}

Commentaires à la note explicative 2.2.1 c)-1

Exemple d'un dispositif de protection



Ouvertures de ventilation des compartiments de chargement

Bien que la dimension des ouvertures de ventilation ne doive pas, en principe, dépasser 400 mm, toute administration compétente à laquelle serait présentée une ouverture supérieure à 400 mm pourra, à condition que toutes les autres prescriptions soient respectées, agréer cette ouverture.

{TRANS/GE.30/14, paragraphe 102 ; TRANS/WP.30/143, paragraphes 36 et 37 ; TRANS/WP.30/AC.2/31, annexe 3}

Note explicative à l'article 2, paragraphe 1 c)

2.2.1 c)-2 Ouvertures d'écoulement

- a) Leur dimension maximale ne devra pas, en principe, dépasser 35 mm ;
- b) Les ouvertures permettant l'accès direct au compartiment réservé au chargement seront pourvues des dispositifs indiqués à l'alinéa b) de la note explicative 2.2.1 c)-1 pour les ouvertures de ventilation ;
- c) Lorsque les ouvertures d'écoulement ne permettront pas l'accès direct au compartiment réservé au chargement, les dispositifs visés à l'alinéa b) de la présente note ne seront pas exigés, à condition que les ouvertures soient pourvues d'un système sûr de chicanes, facilement accessible de l'intérieur du compartiment réservé au chargement.

2. Nonobstant les dispositions de l'alinéa c) de l'article premier du présent Règlement, les éléments constitutifs du compartiment réservé au chargement qui, pour des raisons pratiques, doivent comporter des espaces vides (par exemple, entre les cloisons d'une paroi double), seront admis. Afin que ces espaces ne puissent être utilisés pour y dissimuler des marchandises :

- i) **si le revêtement intérieur du compartiment recouvre la paroi sur toute sa hauteur du plancher au toit ou, dans d'autres cas, si l'espace existant entre ce revêtement et la paroi extérieure est entièrement clos, ledit revêtement devra être posé de telle sorte qu'il ne puisse pas être démonté et remis en place sans laisser de traces visibles, et**

- ii) **si le revêtement ne recouvre pas la paroi sur toute sa hauteur et si les espaces qui le séparent de la paroi extérieure ne sont pas entièrement clos, et dans tous les autres cas où la construction engendre les espaces, le nombre desdits espaces devra être réduit au minimum et ces espaces devront être aisément accessibles pour les visites douanières.**

Commentaire à l'article 2, paragraphe 2

Elimination des éléments structuraux creux

Les éléments structuraux creux et fermés des compartiments réservés à la charge devront être limités au minimum et être progressivement éliminés dans les nouveaux modèles de compartiments de chargement en ayant recours dans toute la mesure possible à des poutrelles ouvertes. Si, pour des raisons de construction, des espaces fermés sont prévus dans des éléments structuraux des compartiments de chargement, les orifices destinés à faciliter les inspections douanières dans les espaces creux sont admissibles. La présence de ces orifices d'inspection doit être notée à la rubrique 12 du certificat d'homologation des véhicules routiers (annexe 4 de la Convention).

{TRANS/WP.30/135, paragraphes 63 à 65 ; TRANS/WP.30/137, paragraphes 65 à 67 ; TRANS/WP.30/AC.2/27, annexe 3 ; TRANS/WP.30/151, paragraphes 33 à 36}

- 3. Les lucarnes seront autorisées à condition qu'elles soient faites de matériaux suffisamment résistants et qu'elles ne puissent être enlevées et remises en place de l'extérieur sans laisser de traces visibles. Toutefois le verre pourra être admis, mais si l'on utilise un verre autre que du verre de sécurité, les lucarnes seront pourvues d'un grillage métallique fixe ne pouvant être enlevé de l'extérieur ; la dimension des mailles du grillage ne dépassera pas 10 mm.**
{ECE/TRANS/17/Amend.7 ; entré en vigueur le 1er août 1986}

Note explicative à l'article 2, paragraphe 3

2.2.3 Verre de sécurité

Un verre sera considéré comme verre de sécurité s'il n'y a pas de risque qu'il soit détruit sous l'action de l'un quelconque des facteurs qui interviennent habituellement dans les conditions normales d'utilisation d'un véhicule. Le verre sera muni d'une marque le caractérisant comme verre de sécurité.

{ECE/TRANS/17/Amend.7 ; entré en vigueur le 1er août 1986}

4. Les ouvertures aménagées dans le plancher à des fins techniques, telles que graissage, entretien, remplissage du sablier, ne seront admises qu'à condition d'être munies d'un couvercle qui doit pouvoir être fixé de telle manière qu'un accès de l'extérieur au compartiment réservé au chargement ne soit pas possible.

Commentaire à l'article 2, paragraphe 4

Protection des ouvertures aménagées dans le plancher à des fins techniques

Les couvercles des ouvertures aménagées à des fins techniques dans le plancher des véhicules routiers sont suffisamment protégés quand on place à l'intérieur même du compartiment réservé au chargement le dispositif nécessaire pour interdire de l'extérieur l'accès à ce compartiment.

{TRANS/GE.30/AC.2/14, paragraphes 35 à 39}

Article 3

Véhicules bâchés

1. Les véhicules bâchés satisferont aux conditions des articles premier et 2 du présent Règlement dans la mesure où elles sont susceptibles de leur être appliquées. Ils seront en outre conformes aux dispositions du présent article.

2. La bâche sera soit en forte toile, soit en tissu recouvert de matière plastique ou caoutchouté, non extensible et suffisamment résistant. Elle sera en bon état et confectionnée de manière qu'une fois placé le dispositif de fermeture, on ne puisse avoir accès au compartiment réservé au chargement sans laisser de traces visibles.

3. Si la bâche est faite de plusieurs pièces, les bords de ces pièces seront repliés l'un dans l'autre et assemblés au moyen de deux coutures éloignées d'au moins 15 mm. Ces coutures seront faites conformément au croquis No. 1 joint au présent Règlement ; toutefois, lorsque, pour certaines parties de la bâche (telles que rabats et angles renforcés), il n'est pas possible d'assembler les pièces de cette façon, il suffira de replier le bord de la partie supérieure et de faire les coutures conformément aux croquis No 2 ou No 2 a) joints au présent Règlement. L'une des coutures ne sera visible que de l'intérieur et la couleur du fil utilisé pour cette couture devra être de couleur nettement différente de la couleur de la bâche ainsi que de la couleur du fil utilisé pour l'autre couture. Toutes les coutures seront faites à la machine.

Note explicative à l'article 3, paragraphe 3

2.3.3 Bâches faites de plusieurs pièces

- a) Les diverses pièces d'une même bâche peuvent être faites de matériaux différents, satisfaisant aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 3 de l'annexe 2 ;
- b) Dans la confection de la bâche, toute disposition des pièces donnant des garanties de sécurité suffisantes sera admise, à condition que l'assemblage soit réalisé conformément aux prescriptions de l'article 3 de l'annexe 2.

4. Si la bâche est en tissu recouvert de matière plastique et faite de plusieurs pièces, ces pièces pourront également être assemblées par soudure conformément au croquis No 3 joint au présent Règlement. Le bord d'une pièce recouvrira le bord de l'autre sur une largeur d'au moins 15 mm. La fusion des pièces sera assurée sur toute cette largeur. Le bord extérieur d'assemblage sera recouvert d'un ruban de matière plastique, d'une largeur d'au moins 7 mm, qui sera fixé par le même procédé de soudure. Il sera imprimé sur ce ruban, ainsi que sur une largeur d'au moins 3 mm de chaque côté de celui-ci, un relief uniforme et bien marqué. La soudure sera faite de telle manière que les pièces ne puissent être séparées, puis rassemblées, sans laisser de traces visibles.

Commentaire à l'article 3, paragraphe 4

Ruban en matière plastique

L'apposition d'un ruban en matière plastique est une prescription indispensable aux fins de sécurité douanière. Par conséquent, sa suppression ne serait pas autorisée
{TRANS/GE.30/17, paragraphe 99}

Recouvrement des bords des pièces de la bâche

Si, à des fins de sécurité douanière, un recouvrement de 15 mm au moins des bords des pièces de la bâche est suffisant, un recouvrement de 20 mm ou plus est admis et peut être nécessaire pour des raisons techniques selon le matériau dont la bâche est faite et son adhérence.
{TRANS/WP.30/162, paragraphes 64 et 65 ; TRANS/WP.30/AC.2/37, annexe 6}

Méthodes de soudage des pièces de la bâche

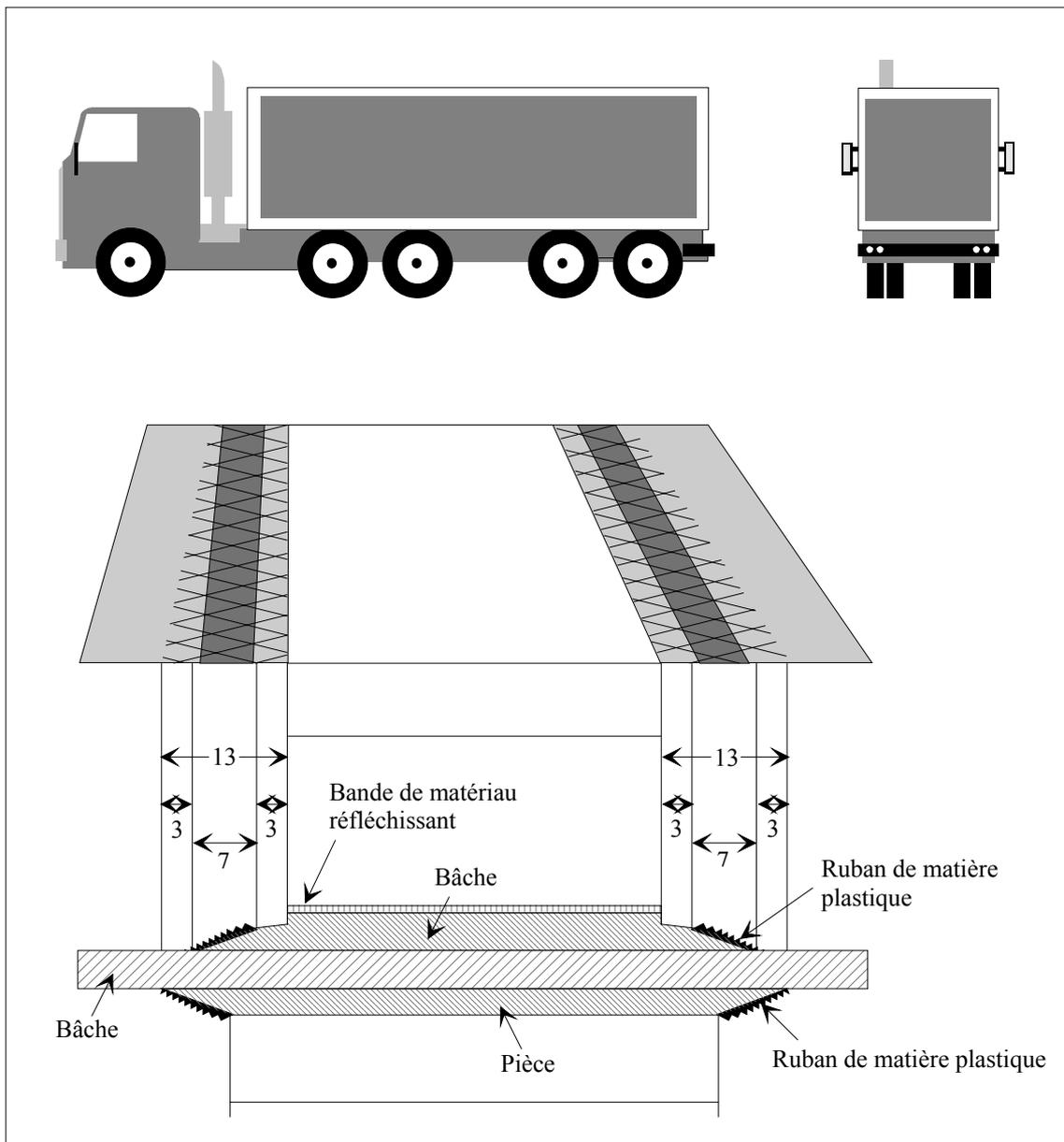
Les méthodes de soudage des pièces des bâches qui sont reconnues comme présentant des garanties douanières appropriées si elles sont appliquées conformément aux dispositions de l'annexe 2 de la Convention sont la "méthode par fusion" dans laquelle les pièces des bâches sont fondues à haute température et la "méthode à haute fréquence" dans laquelle les pièces de bâches sont soudées par l'application de hautes fréquences et d'une pression élevée.
{TRANS/WP.30/162, paragraphes 64 et 65 ; TRANS/WP.30/AC.2/37, annexe 6}

5. Les raccommodages s'effectueront selon la méthode illustrée au croquis No 4 joint au présent Règlement, les bords seront repliés l'un dans l'autre et assemblés au moyen de deux coutures visibles et distantes d'au moins 15 mm ; la couleur du fil visible de l'intérieur sera différente de celle du fil visible de l'extérieur et de celle de la bâche ; toutes les coutures seront faites à la machine. Lorsque le raccommodage d'une bâche endommagée près des bords doit être opéré en remplaçant la partie abîmée par une pièce, la couture pourra aussi s'effectuer conformément aux prescriptions du para-graphe 3 du présent article et du croquis No 1 joint au présent Règlement. Les raccommodages des bâches en tissu recouvert de matière plastique pourront également être effectués suivant la méthode décrite au paragraphe 4 du présent article mais, dans ce cas, le ruban devra être apposé sur les deux faces de la bâche, la pièce étant posée sur la face interne.

Commentaires à l'article 3, paragraphe 5

Bandes de matériaux réfléchissants

*Les bandes de matériaux réfléchissants qui peuvent être enlevées et qui dissimulent la structure des bâches des compartiments de chargement sont toutefois autorisées si elles sont complètement soudées aux bâches en toile recouverte de matière plastique et attachées conformément aux dispositions du paragraphe 5 de l'article 3 de l'annexe 2 de la Convention (voir croquis ci dessous).
{TRANS/WP.30/151, paragraphe 40}*



Raccommodge des bâches en tissu recouvert de matière plastique

Le procédé suivant est admis pour le raccommodge de ces bâches : On emploie du vinyle liquéfié sous l'action de la pression et de la chaleur pour fixer par fusion une pièce sur la bâche. En pareil cas, un ruban de matière plastique imprimé en relief sera naturellement apposé sur le bord de la pièce des deux côtés de la bâche.

{TRANS/GE.30/6, paragraphe 40 ; TRANS/GE.30/GRCC/4, paragraphe 33}

6. La bâche sera fixée au véhicule de façon à répondre strictement aux conditions des alinéas a) et b) de l'article premier du présent Règlement. Les systèmes suivants pourront être utilisés :

a) La bâche pourra être attachée par :

- i) des anneaux métalliques fixés sur le véhicule,**
- ii) des oeillets introduits dans le bord de la bâche, et**
- iii) un lien de fermeture passant dans les anneaux par-dessus la bâche et restant visible à l'extérieur sur toute sa longueur.**

La bâche recouvrira les éléments solides du véhicule sur une distance d'au moins 250 mm, mesurée à partir du centre des anneaux de fixation, sauf dans le cas où le système de construction du véhicule empêche par lui-même tout accès au compartiment réservé au chargement.

Notes explicatives à l'article 3, paragraphe 6 a)

2.3.6 a)-1 Véhicules à anneaux coulissants

Des anneaux de fixation en métal coulissant sur les barres métalliques fixées aux véhicules sont acceptables aux fins du présent paragraphe (*voir croquis No. 2 joint à l'annexe 6*), à condition :

- a) que les barres soient fixées au véhicule à des intervalles maximaux de 60 cm, de telle manière qu'on ne puisse les enlever et les remettre en place sans laisser de traces visibles ;
- b) que les anneaux soient faits d'une double boucle ou pourvus d'une barre centrale et qu'ils soient fabriqués d'une seule pièce sans soudure ; et

- c) que la bâche soit fixée au véhicule d'une façon qui satisfasse strictement à la condition énoncée à l'alinéa a) de l'article premier de l'annexe 2 à la présente Convention.

2.3.6 a)-2 Véhicules munis de pontets-tourniquets

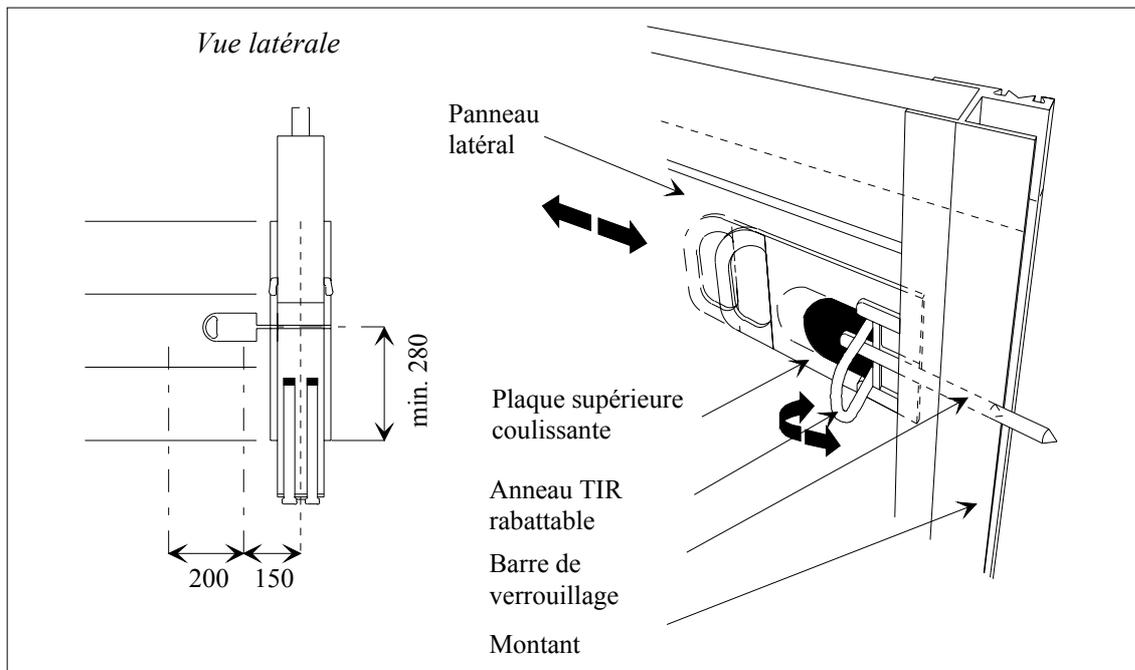
Des pontets-tourniquets métalliques, dont chacun pivote dans un étrier métallique fixé au véhicule, sont acceptables aux fins du présent paragraphe (*voir le croquis No 2a joint à l'annexe 6*), à condition :

- a) que chaque étrier soit fixé au véhicule de telle manière qu'on ne puisse l'enlever et le remettre en place sans laisser de traces visibles ; et
- b) que le ressort de chaque étrier soit complètement enfermé dans un couvercle métallique en forme de cloche.
{ECE/TRANS/17/Amend.4 ; entré en vigueur le 1^{er} octobre 1982}

Commentaires à l'article 6, paragraphe 6 a)

Exemple de barre de verrouillage

Le dispositif illustré ci-dessous est conforme aux prescriptions du paragraphe a) de l'article 1 de l'annexe 2 et des paragraphes 6 a) et 8 de l'article 3 de l'annexe 2.



Description du croquis ci-dessus

Le dispositif sera installé sur le panneau latéral : il sera placé dans la même position qu'un anneau TIR de type classique et de telle sorte que l'anneau soit situé au maximum à 150 mm de l'axe central du montant. Le dispositif sera fixé sur le panneau latéral à l'aide de deux rivets semblables à ceux qui sont employés pour fixer les anneaux TIR ordinaires. Il est composé de trois pièces métalliques montées ensemble : une place de support, un anneau TIR rabattable et une plaque supérieure coulissante munie d'une barre de verrouillage. Lorsque la plaque supérieure est poussée en position verrouillée, la barre de verrouillage coulisse dans le montant et maintient ensemble le panneau latéral et le montant. La barre de verrouillage doit toutefois pénétrer d'au moins 20 mm dans le montant. L'anneau TIR est alors automatiquement rabattu. En position rabattue et lorsque le câble de fermeture est passé dans les anneaux situés au-dessus de la bâche, la plaque supérieure coulissante est bloquée et ne peut plus être repoussée en position d'ouverture.
{TRANS/WP.30/125, paragraphe 40 ; TRANS/WP.30/127, paragraphes 46 et 47 ; TRANS/WP.30/AC.2/23, annexe 3}

Forme des oeillets

Les oeillets des bâches peuvent être ronds ou ovales et les anneaux ne doivent pas faire saillie plus qu'il n'est nécessaire par rapport aux parties correspondantes du véhicule. Afin de garantir que les bâches sont convenablement fixées, les autorités douanières doivent s'assurer, lors du scellement du véhicule routier, que la corde de fermeture est convenablement tendue.
{TRANS/GE.30/57, paragraphe 35}

Exemple d'anneaux métalliques servant à la fermeture des bâches des véhicules

Un anneau métallique rabattable du type TIR est intégré aux montants métalliques soudés qui supportent et contiennent les mécanismes de verrouillage des parois. L'anneau TIR peut être rabattu à la main à travers une petite ouverture ménagée dans la plaque extérieure du montant. Sous l'effet d'un ressort, l'anneau TIR est maintenu en position "fermée" ou "ouverte". Le fonctionnement de cet anneau spécial s'intègre comme suit au mécanisme de verrouillage des parois.

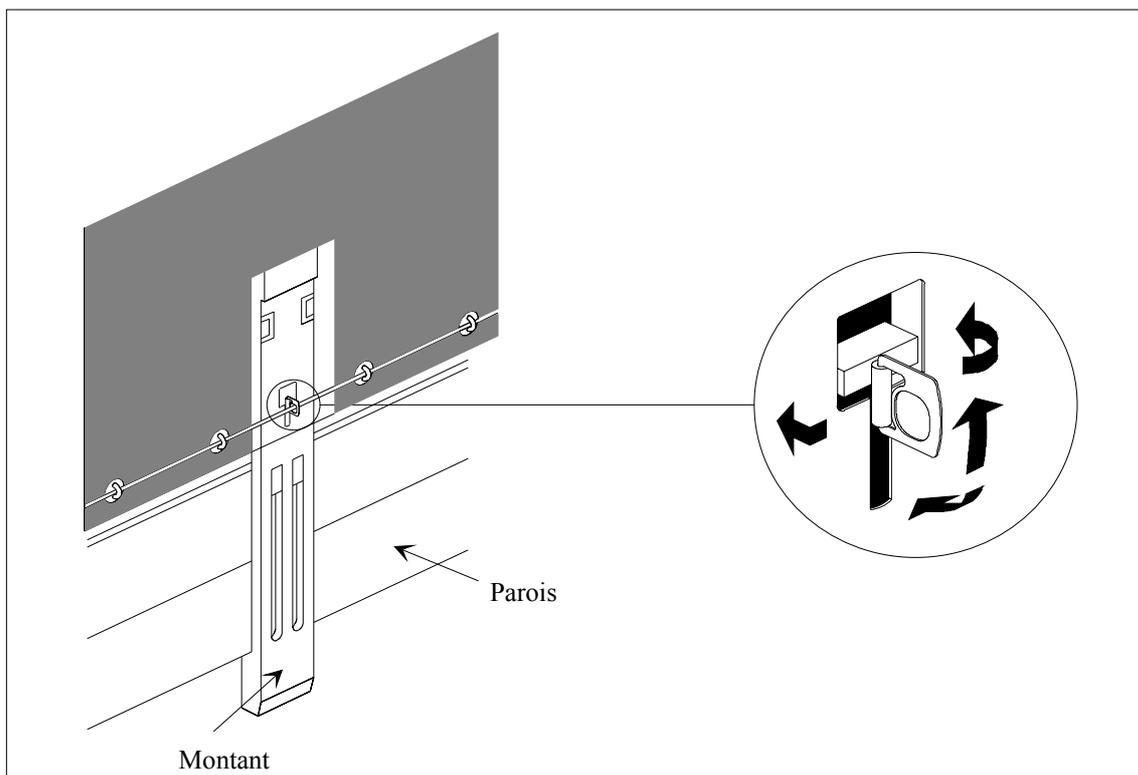
Une pièce métallique est soudée à chaque cheville de verrouillage de paroi de telle façon que lorsque l'anneau TIR se trouve en position ouverte le mouvement vertical des chevilles de verrouillage soit entravé et que les parois ne puissent être libérées. En même temps, la forme et la disposition de ces pièces métalliques empêchent l'ouverture des anneaux TIR lorsque les dispositifs de verrouillage des parois sont en position ouverte.

Il en résulte que lorsqu'il est ouvert, immobilisé par la bâche et la corde de fermeture qui le traverse, l'anneau TIR assujettit en premier lieu la paroi aux montants et en second lieu fixe le montant au plancher du compartiment de chargement (ridelle latérale).

En outre, la cheville de verrouillage du montant supérieur qui est soudée à l'une des chevilles de verrouillage des parois immobilise le toit, tandis que les parois se trouvent fixées de manière sûre.

*Tant que l'anneau TIR se trouve rabattu en position ouverte il faut détruire entièrement le montant avant d'ouvrir la paroi ou le toit.
{TRANS/GE.30/AC.2/12, paragraphe 15 ; TRANS/GE.30/35, paragraphe 109 et annexe 2 ; TRANS/GE.30/GRCC/11, paragraphes 27 à 29 ; voir le croquis ci-dessous}*

Exemple d'anneaux métalliques servant à la fermeture des bâches des véhicules



- b) Lorsque le bord d'une bâche doit être attaché de manière permanente au véhicule, les deux surfaces seront jointes et l'assemblage sera continu et réalisé au moyen de dispositifs solides.**

Note explicative à l'article 3, paragraphe 6 b)

- 2.3.6 b) Bâches attachées de manière permanente

Lorsqu'un ou plusieurs bords de la bâche sont fixés de manière permanente à la carrosserie du véhicule, la bâche sera maintenue par une ou plusieurs bandes de métal ou de tout autre matériau approprié, ancrées à la carrosserie du véhicule par des dispositifs d'assemblage satisfaisant aux exigences de l'alinéa a) de la note explicative 2.2.1 a) de l'annexe 6.

Commentaire à l'article 3, paragraphe 6 b)

Le dispositif faisant l'objet du croquis No 4 joint à l'annexe 6 répond aux prescriptions des alinéas a) et b) du paragraphe 6 de l'article 3 de l'annexe 2.

{TRANS/GE.30/55, paragraphe 41}

- c) Si un système de verrouillage de la bâche est utilisé, il devra, en position verrouillée, unir étroitement la bâche à l'extérieur du compartiment réservé au chargement (voir à titre d'exemple le croquis No 6).
{ECE/TRANS/17/Amend.7 ; entré en vigueur le 1er août 1986}**

- 7. La bâche sera supportée par une superstructure adéquate (montants, parois, arceaux, lattes, etc.).**

Commentaire à l'article 3, paragraphe 7

Supports pour bâches de véhicules

Les arceaux supportant la bâche sont parfois creux et pourraient servir de cachette. Toutefois, il est toujours possible de les inspecter, comme beaucoup d'autres parties du véhicule. Dans ces conditions, les arceaux creux sont admis.

(TRANS/GE.30/14, paragraphe 90 ; TRANS/GE.30/12, paragraphes 100 et 101 ; TRANS/GE.30/6, paragraphe 41)

8. L'intervalle entre les anneaux et entre les oeillets ne dépassera pas 200 mm. Toutefois, il pourra être supérieur à cette valeur, sans cependant dépasser 300 mm entre les anneaux et entre les oeillets situés de part et d'autre d'un montant, si le mode de construction du véhicule et de la bâche est tel qu'il interdise tout accès au compartiment de charge. Les oeillets devront être renforcés.
{ECE/TRANS/17/Amend.1 ; entré en vigueur le 1er août 1979}

Note explicative à l'article 3, paragraphe 8

2.3.8 Un intervalle supérieur à 200 mm, mais ne dépassant pas 300 mm, peut être accepté de part et d'autre d'un montant si les anneaux sont montés en retrait dans les panneaux latéraux et si les oeillets sont de forme ovale et de taille juste suffisante pour pouvoir être enfilés sur les anneaux.
{ECE/TRANS/17/Amend.1 ; entré en vigueur le 1er août 1979}

9. Seront utilisés comme liens de fermeture :

- a) **des câbles d'acier d'un diamètre d'au moins 3 mm ; ou**
- b) **des cordes de chanvre ou de sisal d'un diamètre d'au moins 8 mm entourées d'une gaine en matière plastique transparente non extensible.**

Les câbles pourront être entourés d'une gaine en matière plastique transparente non extensible.

Au cas où la bâche doit être fixée à l'armature dans un système de construction qui, par ailleurs, est conforme aux dispositions du paragraphe 6 a) du présent article, on peut utiliser une lanière comme moyen de fixation (le croquis No 7, joint à la présente annexe, illustre un exemple de système de construction de ce type). La lanière doit être conforme aux prescriptions stipulées au paragraphe 11 a) iii) en ce qui concerne sa matière, ses dimensions et sa forme.
{ECE/TRANS/17/Amend.11 ; entré en vigueur le 1er août 1989 ;
ECE/TRANS/17/Amend.17 ; entré en vigueur le 1er octobre 1994}

Note explicative à l'article 3, paragraphe 9

2.3.9 Câbles de fermeture en acier avec âme en textile

Sont admissibles, au titre de ce paragraphe, les câbles constitués par une âme en matière textile entourée d'au moins quatre torons constitués uniquement de fils d'acier et recouvrant entièrement l'âme, à condition que le diamètre de ces câbles soit d'au moins 3 mm (sans tenir compte, éventuellement, d'une gaine en matière plastique transparente).
{ECE/TRANS/17/Amend.4 ; entré en vigueur le 1er octobre 1982}

Commentaires à la note explicative 2.3.9

Câbles en nylon

Les câbles en nylon sous gaine de matière plastique ne sont pas admis, car ils ne satisfont ni aux conditions énoncées au paragraphe 9 de l'article 3 de l'annexe 2, ni à la description donnée dans la note explicative ci-dessus.

{TRANS/GE.30/AC.2/12, paragraphe 16 ; TRANS/GE.30/GRCC/11, paragraphes 30 à 33}

Corde de fixation

Lorsque la bâche doit être fixée à l'armature dans un système de construction qui, par ailleurs, est conforme aux dispositions du paragraphe 6 a) de l'article 3, on pourrait utiliser un câble au lieu d'une lanière ; ce câble pourrait être composé de deux pièces.

{TRANS/WP.30/125, paragraphe 33}

10. Chaque câble ou corde devra être d'une seule pièce et muni d'un embout de métal dur à chaque extrémité. Le dispositif d'attache de chaque embout métallique devra comporter un rivet creux traversant le câble ou la corde et permettant le passage du lien du scellement douanier. Le câble ou la corde devra rester visible de part et d'autre du rivet creux, de façon qu'il soit possible de s'assurer que ce câble ou cette corde est bien d'une seule pièce (voir le croquis No 5 joint au présent Règlement).

11. Aux ouvertures servant au chargement et au déchargement pratiquées dans la bâche, les deux surfaces seront jointes. On pourra utiliser les systèmes suivants :

a) Les deux bords de la bâche se chevaucheront de façon suffisante. En outre, leur fermeture sera assurée par :

- i) un rabat cousu ou soudé conformément aux paragraphes 3 et 4 du présent article,**
- ii) des anneaux et des oeillets satisfaisant aux conditions du paragraphe 8 du présent article ; ces anneaux devront être fabriqués en métal, et**
- iii) une lanière faite d'une matière appropriée, d'une seule pièce et non extensible, d'au moins 20 mm de largeur et 3 mm d'épaisseur, passant dans les anneaux et retenant ensemble les deux bords de la bâche ainsi que le rabat ; cette lanière sera fixée à l'intérieur de la bâche et pourvue :**

soit d'un oeillet pour recevoir le câble ou la corde visé au paragraphe 9 du présent article,

soit d'un oeillet qui puisse être appliqué sur l'anneau métallique visé au paragraphe 6 du présent article et fixé par le câble ou la corde visé au paragraphe 9 du présent article.

Lorsqu'il existe un dispositif spécial (chicane, etc.) empêchant d'avoir accès au compartiment réservé au chargement sans laisser de traces visibles, un rabat ne sera pas exigé. Il ne sera pas non plus exigé de rabats pour les véhicules à bâches coulissantes.

{ECE/TRANS/17/Amend.14 ; entré en vigueur le 1^{er} août 1992 ;

ECE/TRANS/17/Amend.20 et Add.1 ; entré en vigueur le 12 juin 2001}

Notes explicatives à l'article 3, paragraphe 11 a)

2.3.11 a)-1 Rabat de tension des bâches

Sur de nombreux véhicules, les bâches sont munies à l'extérieur d'un rabat horizontal percé d'œillets s'étendant le long de la paroi latérale du véhicule. Ces rabats, appelés rabats de tension, sont destinés à permettre de tendre la bâche à l'aide de cordes de tension ou de dispositifs semblables. Ces rabats ont été utilisés pour cacher des entailles horizontales pratiquées dans les bâches, qui permettaient d'accéder de manière illicite aux marchandises transportées dans le véhicule. C'est pourquoi il est recommandé de ne pas autoriser l'utilisation de rabats de ce type. Ils peuvent être remplacés par les dispositifs suivants :

- a) rabats de tension d'un type semblable, fixés à l'intérieur de la bâche ; ou
- b) petits rabats individuels percés chacun d'un oeillet, fixés sur la face extérieure de la bâche et répartis à des intervalles tels qu'ils permettent de tendre la bâche de manière satisfaisante.

Une autre solution, possible dans certains cas, consiste à éviter l'utilisation des rabats de tension sur les bâches.

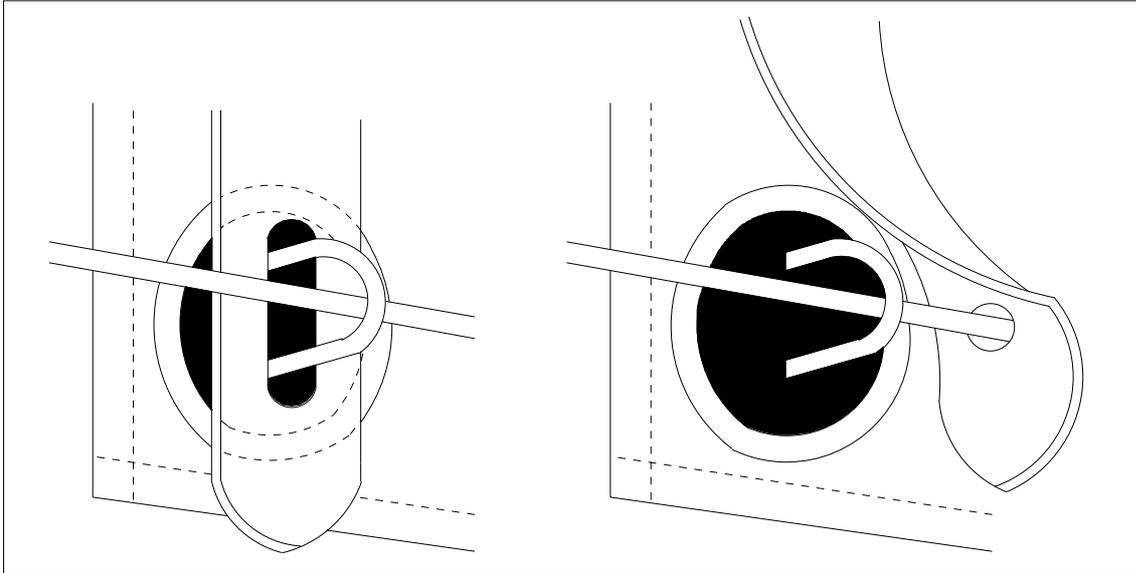
2.3.11 a)-2 Lanière des bâches

Les matières suivantes sont considérées comme convenant pour la confection des lanières :

- a) cuir ;
- b) matières textiles non extensibles, y compris le tissu plastifié ou caoutchouté, à condition qu'elles ne puissent être soudées ou reconstituées après rupture sans laisser de traces visibles. En outre la matière plastique de recouvrement des lanières sera transparente et sa surface sera lisse.

Commentaires à la note explicative 2.3.11 a)-2

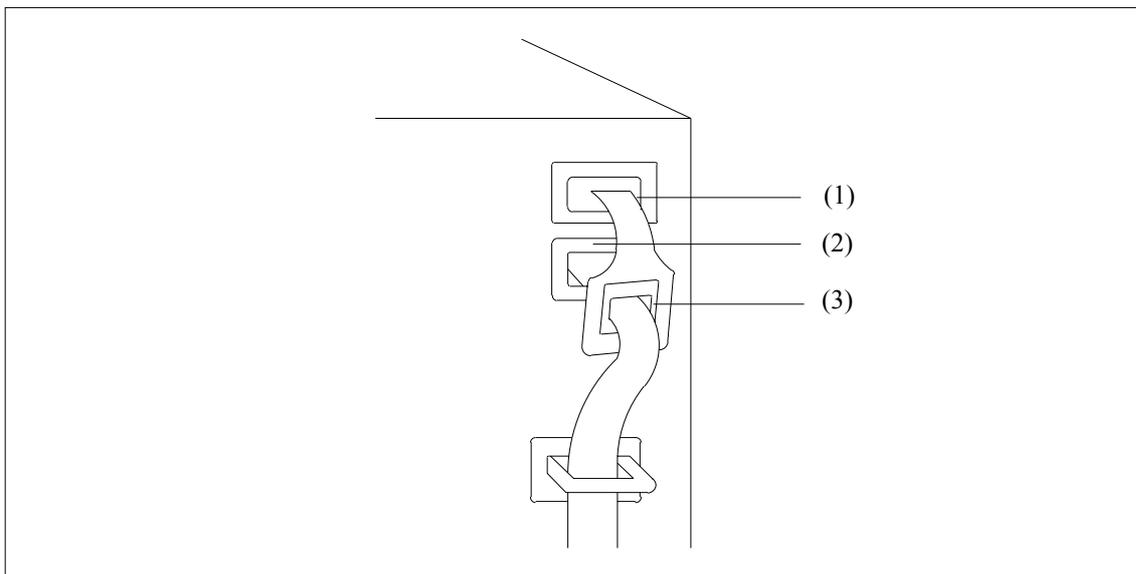
Exemples de lanières pour la fixation des bâches



*De l'avis du Comité de gestion les oeillets de la lanière devraient être renforcés
{TRANS/GE.30/AC.2/21, paragraphe 16}*

Fixation des lanières

Le dispositif illustré ci-dessous est conforme aux dispositions du paragraphe 11 a) iii) de l'article 3 de l'annexe 2.



Description

*Il faut faire passer la lanière par l'œillet supérieur (1) pratiqué dans l'ouverture de la bâche servant au chargement et au déchargement par l'œillet inférieur (2) et en faire passer l'extrémité par l'œillet renforcé (3).
{TRANS/WP.30/123, paragraphes 45 à 47 et annexe 3 ;
TRANS/WP.30/AC.2/23, annexe 3}*

- 2.3.11 a)-3 Le dispositif faisant l'objet du *croquis No 3 joint à l'annexe 6* est en conformité avec les dispositions de la dernière partie du paragraphe 11 a) de l'article 3 de l'annexe 2. Il est aussi conforme aux dispositions des alinéas a) et b) du paragraphe 6 de l'article 3 de l'annexe 2.
{ECE/TRANS/17/Amend.17 ; entré en vigueur le 1er octobre 1994}
- b) **Un système spécial de verrouillage tenant les bords des bâches étroitement serrés lorsque le compartiment de charge est fermé et scellé. Ce système sera muni d'une ouverture à travers laquelle l'anneau de métal visé au paragraphe 6 du présent article pourra passer et être assujéti par la corde ou le câble visé au paragraphe 9 du présent article (à titre d'exemple, voir le croquis No 8 joint à la présente annexe.
{ECE/TRANS/17/Amend.14 ; entré en vigueur le 1er août 1992}**

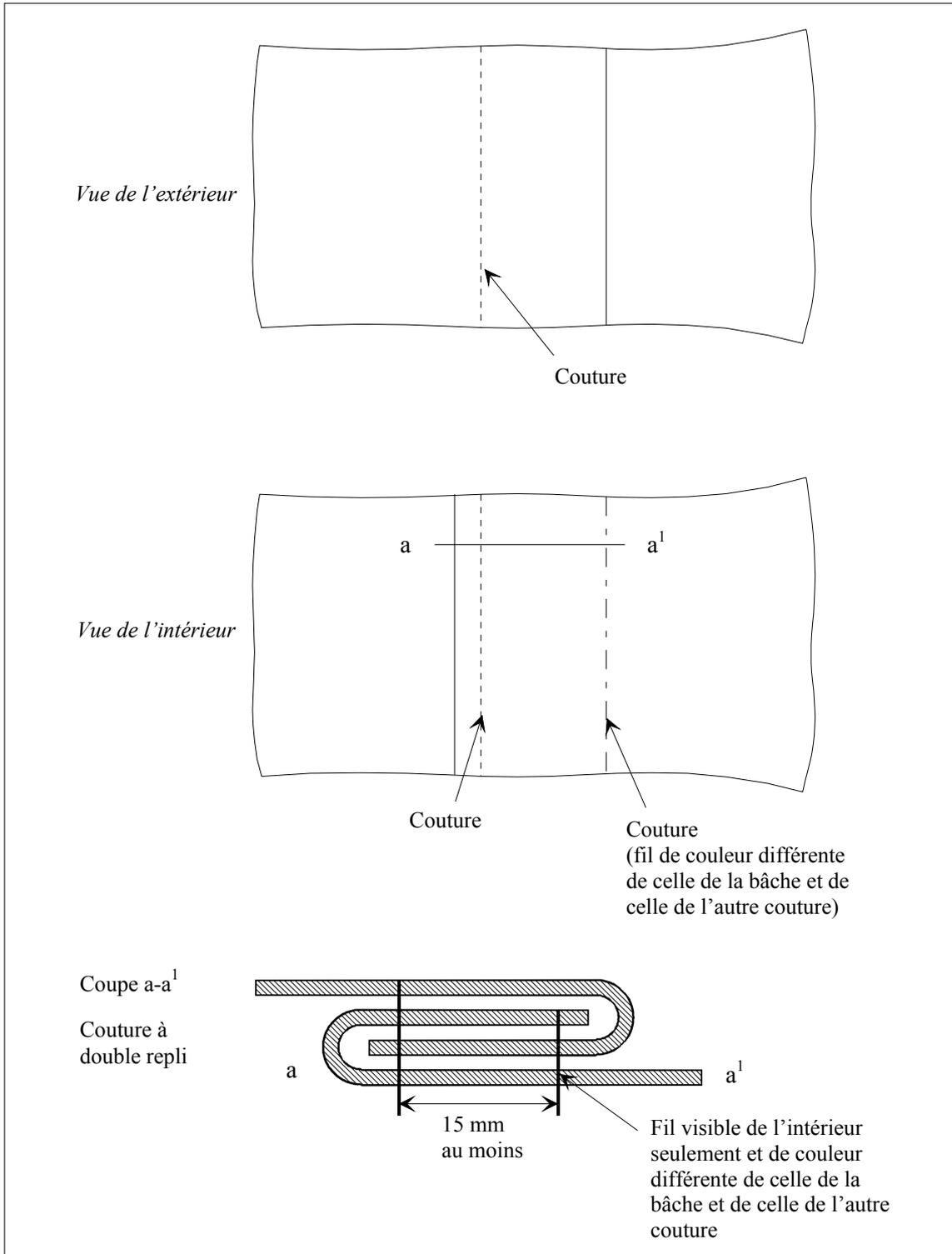
Article 4

Véhicules à bâches coulissantes

1. **Lorsqu'il y a lieu, les dispositions des articles 1, 2 et 3 du présent Règlement s'appliquent aux véhicules à bâches coulissantes. En outre, ces véhicules doivent être conformes aux dispositions du présent article.**
2. **Les bâches coulissantes, plancher, portes et autres éléments constitutifs du compartiment de chargement doivent être conformes aux prescriptions des paragraphes 6, 8, 9, et 11 de l'article 3 de ce Règlement, soit à celles des alinéas i) à vi) ci-après.**
 - i) **Les bâches coulissantes, plancher, portes et autres éléments constitutifs du compartiment de chargement seront assemblés de manière à ne pas pouvoir être ouverts ou fermés sans laisser de traces visibles.**

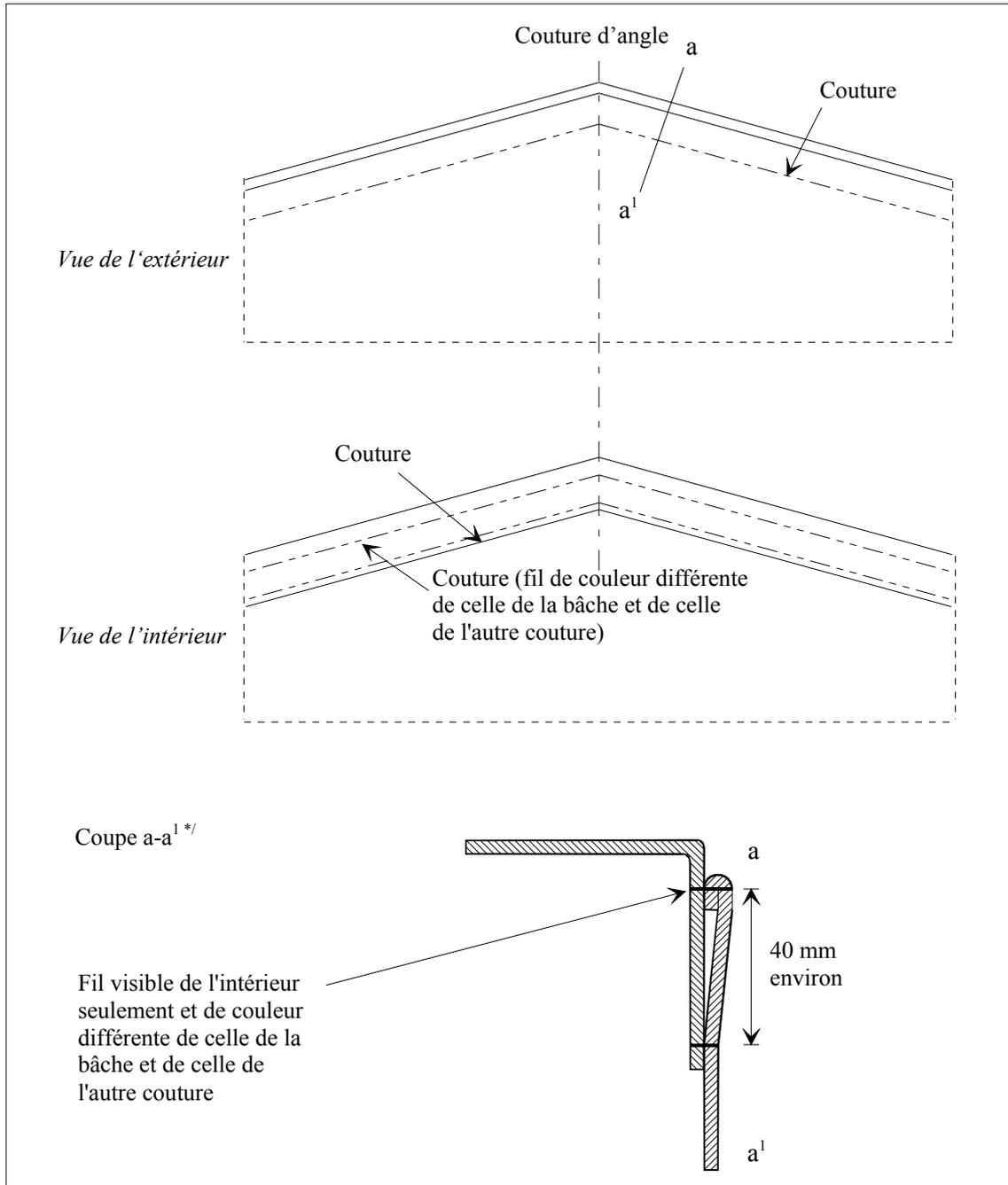
- ii) **La bâche recouvrira les éléments solides du haut du véhicule d'au moins $\frac{1}{4}$ de la distance effective entre les sangles de tension. La bâche recouvrira d'au moins 50 mm les éléments solides du bas du véhicule. L'ouverture horizontale entre la bâche et les éléments solides du compartiment de chargement ne pourra dépasser 10 mm perpendiculairement à l'axe longitudinal du véhicule, une fois le compartiment de chargement fermé et scellé pour la douane.**
- iii) **Le système de guidage de la bâche coulissante et les autres parties mobiles seront assemblés de manière que les portes fermées et scellées pour la douane et les autres parties mobiles ne puissent être ni ouvertes ni fermées de l'extérieur sans laisser de traces visibles. Le système de guidage de la bâche coulissante et les autres parties mobiles seront assemblés de manière qu'il soit impossible d'accéder au compartiment de chargement sans laisser de traces visibles. Le système est décrit par le croquis No 9 figurant en appendice au présent Règlement.**
- iv) **La distance horizontale entre les anneaux, utilisés à des fins douanières, sur les éléments solides du véhicule ne dépassera pas 200 mm. L'écart peut toutefois être plus grand mais il ne doit pas y avoir plus de 300 mm entre les anneaux de part et d'autre du montant si la conception du véhicule et des bâches est propre à empêcher tout accès au compartiment de chargement. Dans tous les cas, les conditions définies en ii) ci-dessus doivent être respectées.**
- v) **L'écart entre les sangles de tension ne doit pas dépasser 600 mm.**
- vi) **Les liens de fermeture utilisés pour assujettir les bâches aux éléments solides du véhicule seront conformes aux prescriptions du paragraphe 9 de l'article 3 de ce Règlement.**

{ECE/TRANS/17/Amend.20 ; entré en vigueur le 12 juin 2001}

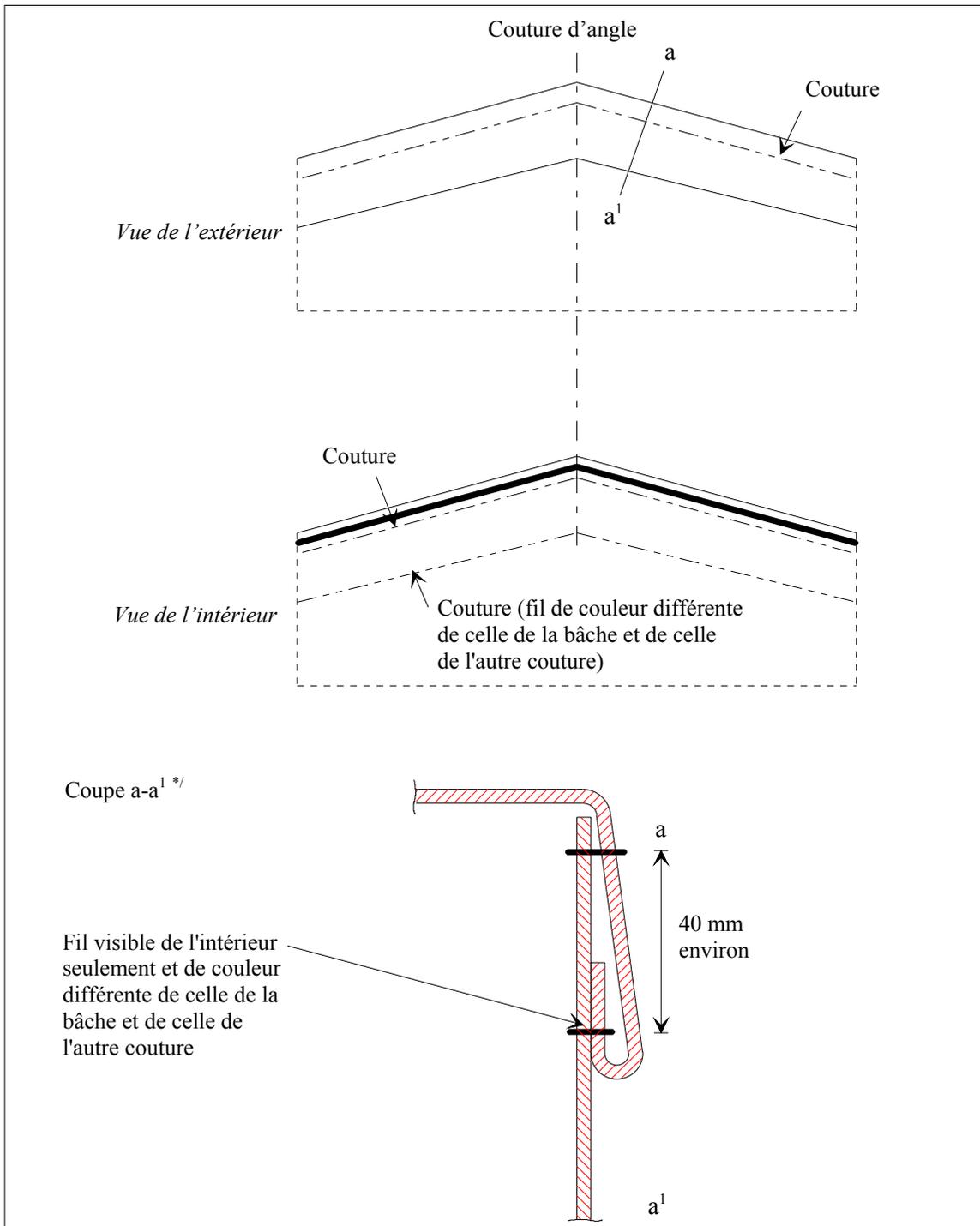
Croquis No 1**BÂCHE FAITE DE PLUSIEURS PIÈCES ASSEMBLÉES PAR COUTURE**

Croquis No 2

BÂCHE FAITE DE PLUSIEURS PIÈCES ASSEMBLÉES PAR COUTURE



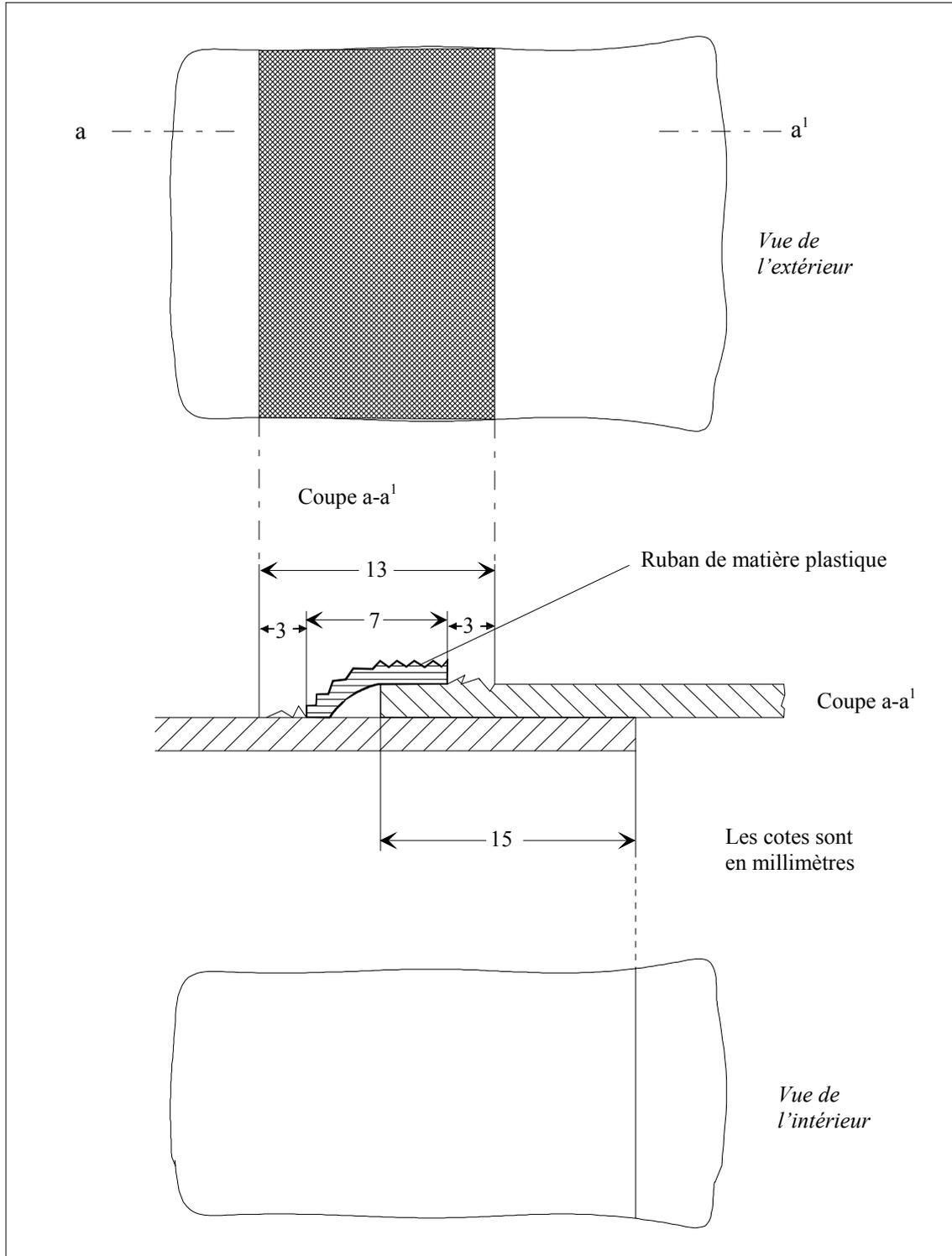
*/ Ce croquis illustre la section pliée en haut de la bâche conformément au paragraphe 3 de l'article 3 de l'annexe 2.

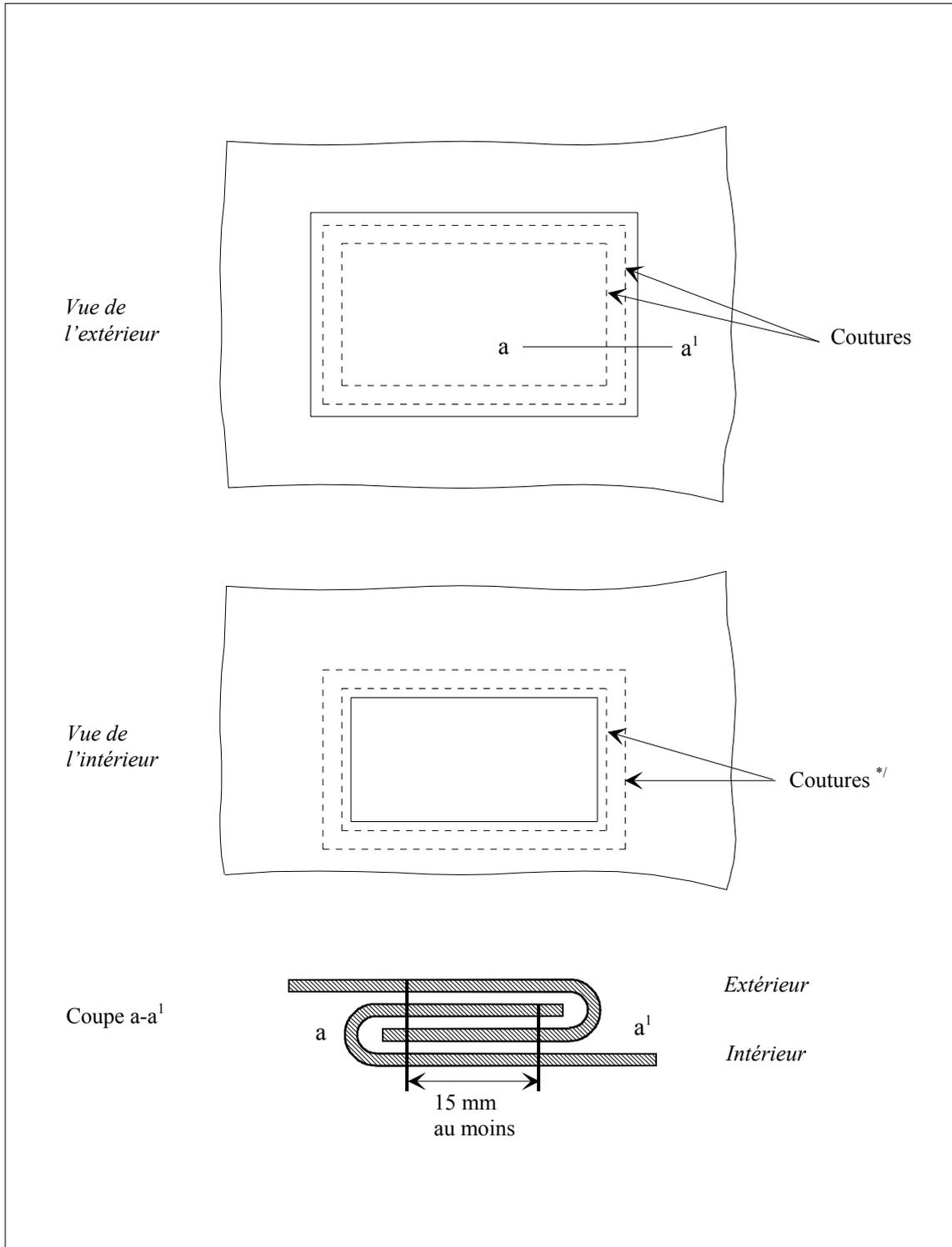
Croquis No 2 a**BÂCHE FAITE DE PLUSIEURS PIÈCES ASSEMBLÉES PAR COUTURE**

*1 Ce croquis illustre la section pliée en haut de la bâche conformément au paragraphe 3 de l'article 3 de l'annexe 2.

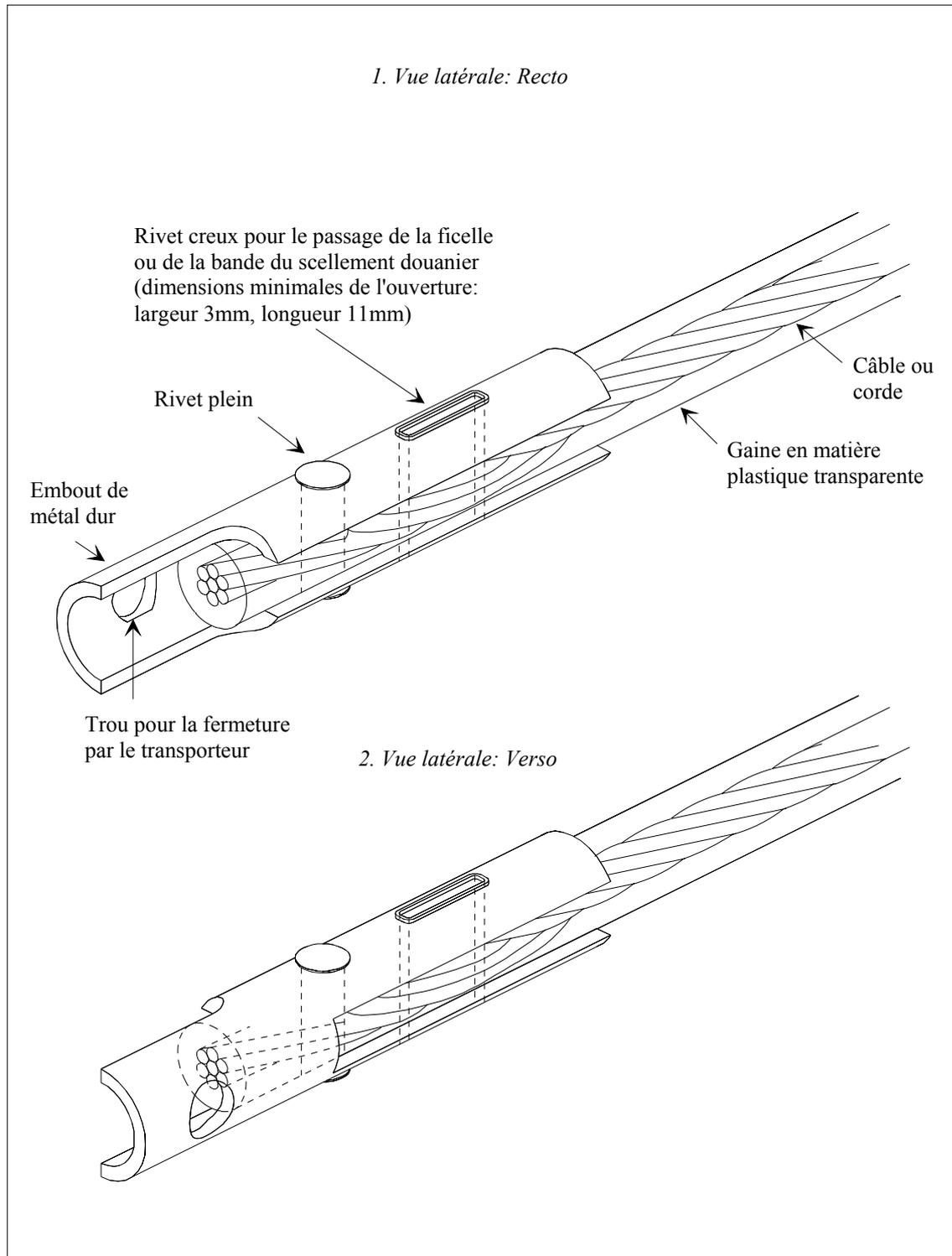
Croquis No 3

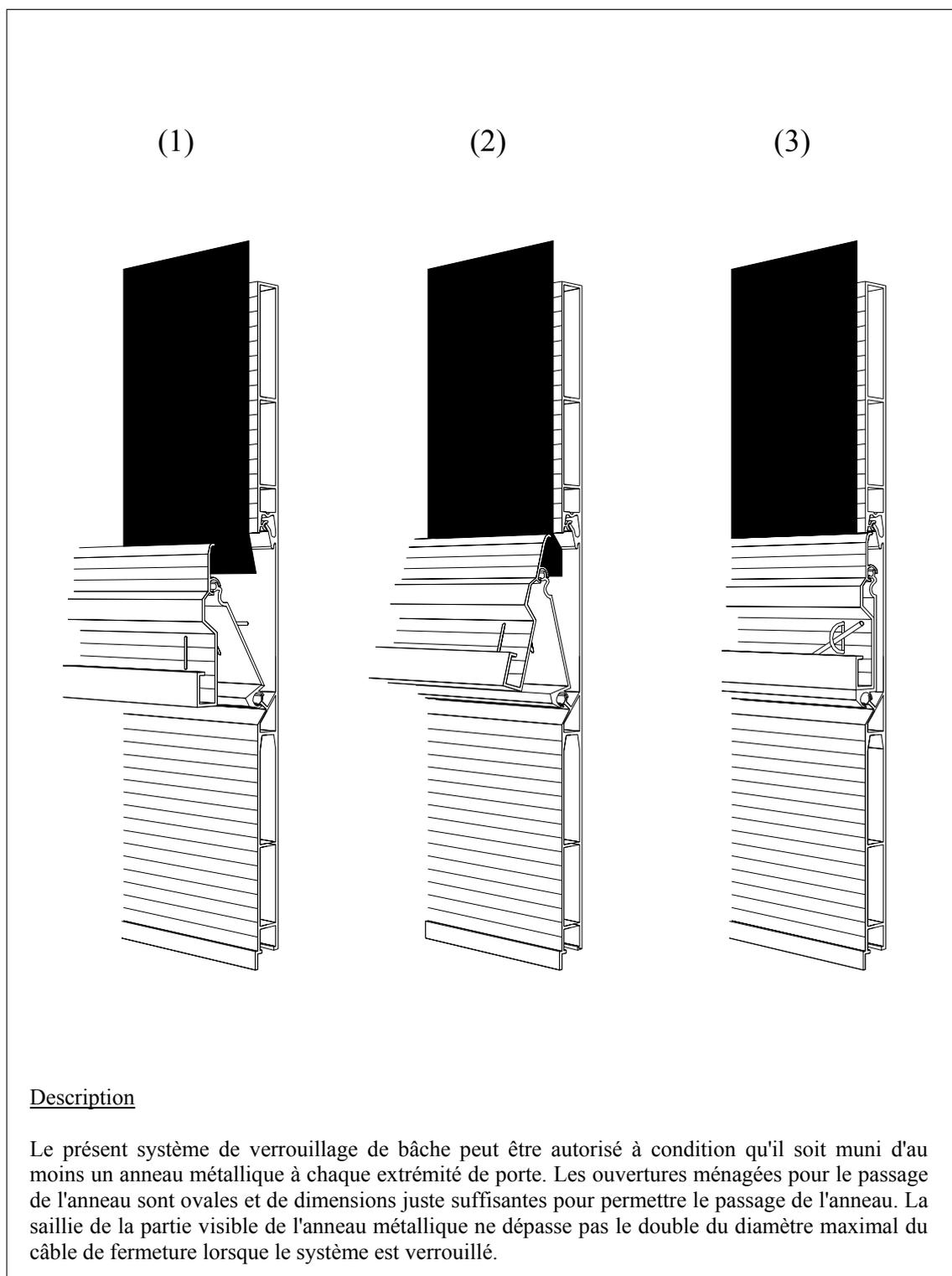
BÂCHE FAITE DE PLUSIEURS PIÈCES ASSEMBLÉES PAR SOUDURE



Croquis No 4**RACCOMMODAGE DE LA BÂCHE**

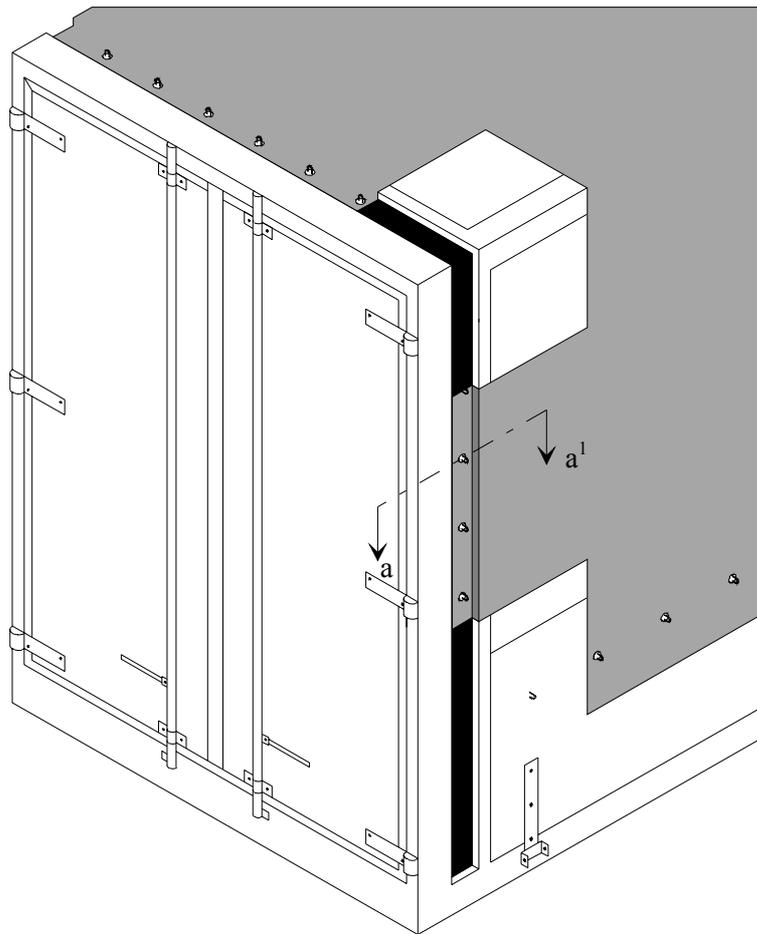
* Les fils visibles de l'intérieur devront être de couleur différente de celle des fils visibles de l'extérieur, et de celle de la bâche.

Croquis No 5**SPECIMEN D'EMBOUT**

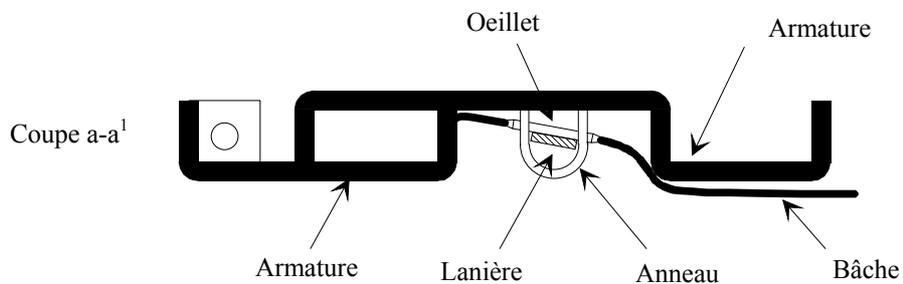
Croquis No 6**EXEMPLE DE SYSTÈME DE VERROUILLAGE DE BÂCHE**

Croquis No 7

**EXEMPLE DE BÂCHE FIXÉE À UNE ARMATURE
SPECIALEMENT CONÇUE**

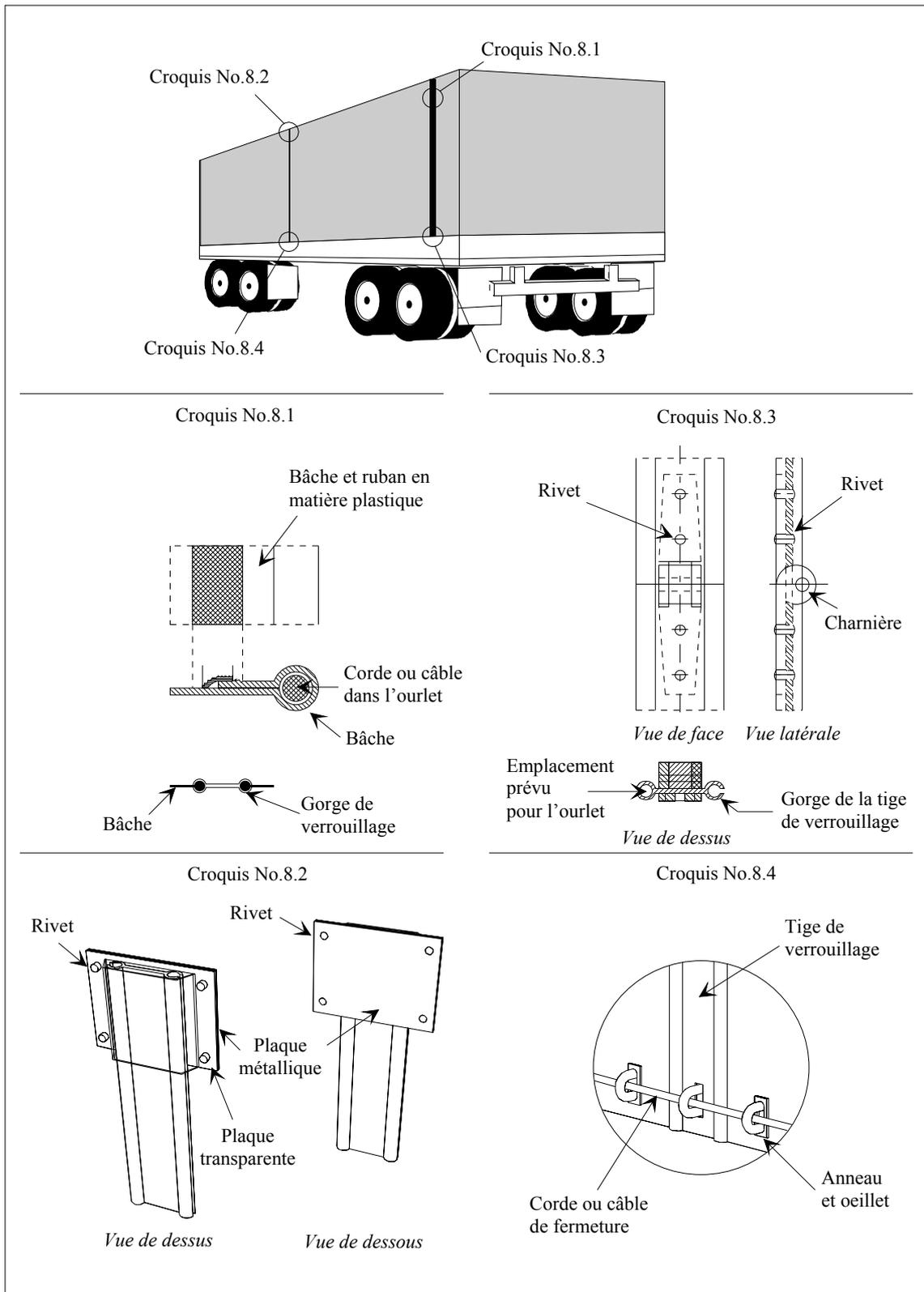


Vue latérale



Description

Cette fixation de bâche aux conteneurs est acceptable à condition que les anneaux soient encastrés dans le profil et que leur partie extérieure ne dépasse pas la profondeur maximum du profil. La largeur du profil doit être aussi réduite que possible.

Croquis No 8**SYSTÈME DE VERROUILLAGE AUX OUVERTURES
POUR LE CHARGEMENT ET LE DÉCHARGEMENT***{Description à la page suivante}*

Description

Avec ce système de verrouillage, les deux bords des ouvertures de la bâche utilisées pour le chargement et le déchargement sont réunis par une tige de verrouillage en aluminium. Sur toute leur longueur, les ouvertures de la bâche sont munies d'une corde ou d'un câble enserrés dans un ourlet (voir croquis No 8.1), de telle sorte qu'il est impossible de sortir la bâche de la gorge de la tige de verrouillage. L'ourlet est du côté extérieur et soudé selon les prescriptions du paragraphe 4 de l'article 3 de l'annexe 2 de la Convention.

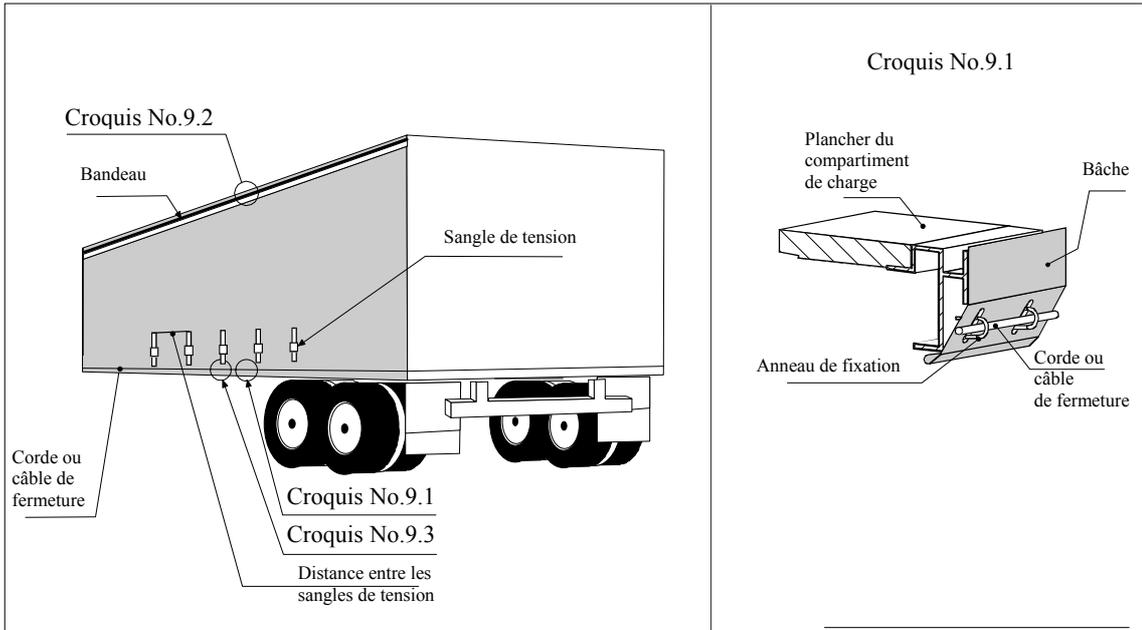
Les bords doivent être introduits dans les gorges de la tige de verrouillage en aluminium puis poussés dans les deux glissières longitudinales parallèles. Quand la tige de verrouillage est en position verticale, les bords de la bâche sont réunis.

A la limite supérieure de l'ouverture, la tige de verrouillage est bloquée par une plaque de plastique transparent rivetée à la bâche (voir croquis No 8.2). La tige de verrouillage est en deux parties, reliées par une charnière rivetée, ce qui permet de la plier pour la mettre en place ou l'enlever plus facilement. Cette dernière doit être conçue de manière à empêcher que l'on puisse enlever la broche quand le système est verrouillé (voir croquis No 8.3).

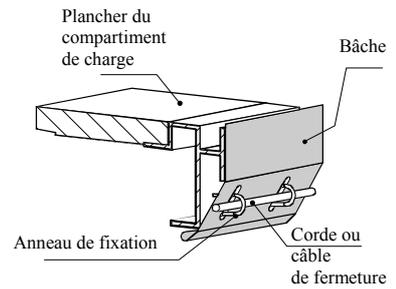
Une ouverture est ménagée en bas de la tige de verrouillage pour laisser passer l'anneau. Cette ouverture est ovale et permet tout juste le passage de l'anneau (voir croquis No 8.4). La corde ou le câble de fermeture TIR sont passés dans cet anneau pour bloquer la tige de verrouillage.

Croquis No 9

MODÈLE DE CONSTRUCTION D'UN VÉHICULE À BÂCHES COULISSANTES

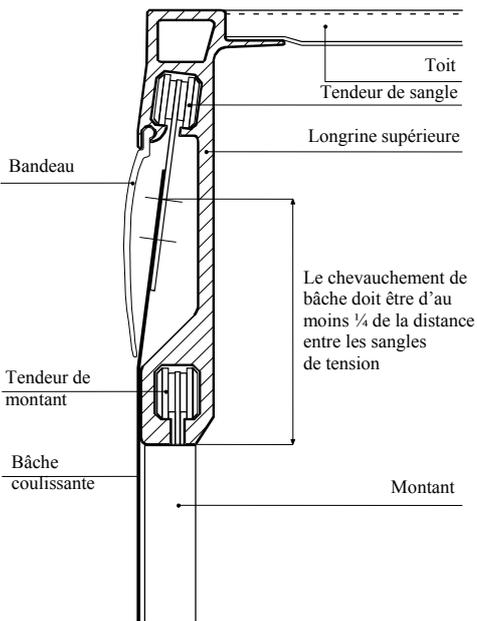


Croquis No.9.1



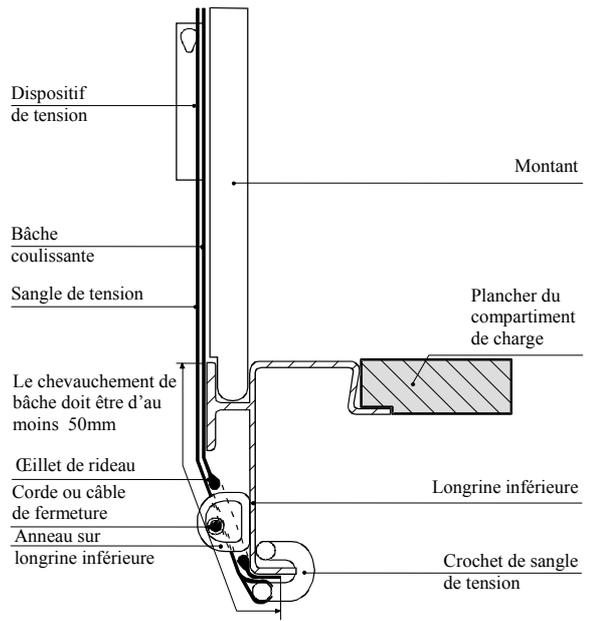
Croquis No.9.2

GUIDAGE DE LA BÂCHE ET CHEVAUCHEMENT-HAUT



Croquis No.9.3

CHEVAUCHEMENT DE LA BÂCHE-BAS



Annexe 3

PROCÉDURE D'AGRÉMENT DES VÉHICULES ROUTIERS RÉPONDANT AUX CONDITIONS TECHNIQUES PRÉVUES DANS LE RÈGLEMENT DE L'ANNEXE 2

GÉNÉRALITÉS

1. Les véhicules routiers peuvent être agréés selon l'une des procédures suivantes :

- a) soit individuellement,**
- b) soit par type de construction (série de véhicules routiers).**

2. L'agrément donnera lieu à la délivrance d'un certificat d'agrément conforme au modèle de l'annexe 4. Ce certificat sera imprimé dans la langue du pays de délivrance et en français ou en anglais. Il sera accompagné, lorsque l'autorité qui a délivré l'agrément l'aura estimé utile, de photographies ou de dessins authentifiés par cette autorité. Le nombre de ces documents sera alors porté par cette autorité dans la rubrique No 6 du certificat.

Commentaires au paragraphe 2

Nom du propriétaire sur le certificat

*En cas de changement de propriétaire, il se pourrait que le nom indiqué sous la rubrique 8 (titulaire) ne soit pas celui du nouveau propriétaire. Cela ne devrait pas soulever de litige.
{TRANS/GE.30/12, paragraphe 37}*

Nom sur les véhicules

Dans les mêmes circonstances, il se pourrait qu'un nom autre que celui qui est indiqué effectivement sur le véhicule apparaisse sur la photographie apposée sur le certificat. Le seul objet de la photographie étant d'indiquer l'aspect général du véhicule, celui-ci ne devrait pas être refoulé en pareil cas.

{TRANS/GE.30/12, paragraphes 38 et 39}

Manque d'espace sous la rubrique 5 du certificat

S'il n'y a pas suffisamment de place sous la rubrique 5 (Autres caractéristiques) les informations requises pourraient être portées sur une note au verso du certificat.

{TRANS/GE.30/12, paragraphes 40 et 41}

3. Le certificat devra se trouver à bord du véhicule routier.

Commentaire au paragraphe 3

Il doit s'agir de l'original du certificat et non d'une photocopie.

{TRANS/GE.30/33, paragraphe 52}

4. Les véhicules routiers seront présentés tous les deux ans, aux fins de vérification et de reconduction éventuelle de l'agrément, aux autorités compétentes du pays d'immatriculation du véhicule, ou, en cas de véhicules non immatriculés, du pays dans lequel le propriétaire ou l'usager est domicilié.

5. Si un véhicule routier ne satisfait plus aux conditions techniques prescrites pour son agrément, il devra, avant de pouvoir être utilisé à nouveau pour le transport de marchandises sous le couvert de carnets TIR, être remis dans l'état qui lui avait valu l'agrément, de manière à satisfaire à nouveau à ces conditions techniques.

6. Lorsque les caractéristiques essentielles d'un véhicule routier sont modifiées, ce véhicule ne sera plus couvert par l'agrément accordé et devra recevoir un nouvel agrément de l'autorité compétente avant de pouvoir être utilisé pour le transport de marchandises sous le couvert de carnets TIR.

7. Les autorités compétentes du pays d'immatriculation du véhicule, ou dans le cas de véhicules ne nécessitant pas d'immatriculation, les autorités compétentes du pays où le propriétaire ou l'utilisateur du véhicule est établi, peuvent, le cas échéant, retirer ou renouveler le certificat d'agrément ou délivrer un nouveau certificat d'agrément dans les circonstances énumérées à l'article 14 de la présente Convention et aux paragraphes 4, 5 et 6 de la présente annexe.

PROCÉDURE D'AGRÉMENT INDIVIDUEL

8. L'agrément individuel est demandé à l'autorité compétente par le propriétaire, l'exploitant ou le représentant de l'un ou de l'autre. L'autorité compétente procède au contrôle du véhicule routier présenté en application des règles générales prévues aux paragraphes 1 à 7 ci-dessus, s'assure qu'il satisfait aux conditions techniques prescrites à l'annexe 2 et délivre, après agrément, un certificat conforme au modèle de l'annexe 4.

PROCÉDURE D'AGRÉMENT PAR TYPE DE CONSTRUCTION (SÉRIES DE VÉHICULES ROUTIERS)

9. Lorsque les véhicules routiers sont fabriqués en série selon un même type de construction, le constructeur pourra demander l'agrément par type de construction à l'autorité compétente du pays de fabrication.

10. Le constructeur devra indiquer, dans sa demande, les numéros ou les lettres d'identification qu'il attribue au type de véhicule routier dont il demande l'agrément.

11. Cette demande devra être accompagnée de plans et d'une spécification détaillée de la construction du type de véhicule routier à agréer.

- 12. Le constructeur devra s'engager par écrit :**
- a) à présenter à l'autorité compétente ceux des véhicules du type en cause qu'elle désire examiner ;**
 - b) à permettre à l'autorité compétente d'examiner d'autres unités à tout moment au cours de la production de la série du type considéré ;**
 - c) à informer l'autorité compétente de toute modification des plans ou des spécifications, quelle qu'en soit l'importance, avant d'y procéder ;**
 - d) à porter sur les véhicules routiers, en un endroit visible, les numéros ou lettres d'identification du type de construction, ainsi que le numéro d'ordre de chaque véhicule dans la série du type considéré (numéro de fabrication) ;**
 - e) à tenir un état des véhicules fabriqués selon le type agréé.**
- 13. L'autorité compétente indiquera, le cas échéant, les modifications à apporter au type de construction prévu pour pouvoir accorder l'agrément.**
- 14. Aucun agrément par type de construction ne sera accordé sans que l'autorité compétente ait constaté, par l'examen d'un ou plusieurs véhicules fabriqués selon ce type de construction, que les véhicules de ce type satisfont aux conditions techniques prescrites à l'annexe 2.**
- 15. L'autorité compétente notifiera par écrit au constructeur sa décision d'agrément du type. Cette décision sera datée et numérotée. L'autorité qui a pris la décision sera désignée avec précision.**
- 16. L'autorité compétente prendra les mesures nécessaires pour délivrer, pour chaque véhicule construit en conformité avec le type de construction agréé, un certificat d'agrément dûment visé par ses soins.**

17. Le titulaire du certificat d'agrément devra, avant toute utilisation du véhicule, pour le transport de marchandises sous le couvert de carnets TIR, compléter, en tant que de besoin, le certificat d'agrément par :

- **l'indication du numéro d'immatriculation attribué au véhicule (rubrique No 1), ou**
- **lorsqu'il s'agit d'un véhicule non soumis à l'immatriculation, l'indication de son nom et du siège de son établissement (rubrique No 8).**

Note explicative au paragraphe 17

3.0.17 Procédure d'agrément

1. L'annexe 3 dispose que les autorités compétentes d'une Partie contractante peuvent délivrer un certificat d'agrément pour un véhicule fabriqué sur le territoire de ladite Partie et que ce véhicule ne sera soumis à aucune procédure d'agrément supplémentaire dans le pays où il est immatriculé, ou dans le pays où son propriétaire est domicilié, selon le cas.

2. Ces dispositions ne visent pas à limiter le droit que les autorités compétentes de la Partie contractante où le véhicule est immatriculé, ou sur le territoire de laquelle son propriétaire est domicilié, ont d'exiger la présentation d'un certificat d'agrément, soit à l'importation, soit ultérieurement à des fins liées à l'immatriculation ou au contrôle du véhicule ou à des formalités analogues.

18. Lorsqu'un véhicule ayant fait l'objet d'un agrément par type de construction est exporté vers un autre pays, Partie contractante à la présente Convention, aucune nouvelle procédure d'agrément ne sera exigée dans ce pays du fait de l'importation.

PROCÉDURE D'ANNOTATION DU CERTIFICAT D'AGRÉMENT

19. **Lorsqu'un véhicule agréé, transportant des marchandises sous le couvert d'un Carnet TIR, présente des défauts d'importance majeure, les autorités compétentes des Parties contractantes pourront, soit refuser au véhicule l'autorisation de poursuivre son voyage sous le couvert d'un Carnet TIR, soit permettre au véhicule de continuer son voyage sous le couvert d'un Carnet TIR sur leur propre territoire en prenant les mesures de contrôle appropriées. Le véhicule agréé devra être remis en état dans les moindres délais et, au plus tard, avant toute nouvelle utilisation pour le transport sous le couvert d'un Carnet TIR.**

20. **Dans chacun de ces deux cas, les autorités douanières porteront une mention appropriée à la rubrique No 10 du certificat d'agrément du véhicule. Lorsque le véhicule aura été remis dans un état qui justifie l'agrément, il sera présenté aux autorités compétentes d'une Partie contractante qui valideront à nouveau le certificat en ajoutant à la rubrique No 11 une mention annulant les annotations précédentes. Aucun véhicule dont le certificat porte une mention à la rubrique No 10 en vertu des dispositions précitées ne pourra être utilisé à nouveau pour le transport de marchandises sous le couvert d'un Carnet TIR tant qu'il n'aura pas été remis en état et que les annotations à la rubrique No 10 n'auront pas été annulées comme il est dit ci-dessus.**

Note explicative au paragraphe 20

3.0.20 Procédure d'annotation du certificat d'agrément

Pour annuler une mention relative à des défauts lorsque le véhicule aura été remis dans un état satisfaisant, il suffira d'apposer, dans la rubrique No 11 prévue à cet effet, la mention "Défectuosités réparées", suivie du nom, de la signature et du cachet de l'autorité compétente intéressée.

Commentaire au paragraphe 20

Tout défaut constaté soit dans les bâches, soit dans le système de fixation des bâches pourra être indiqué dans la case No 10 du certificat d'agrément.

{TRANS/GE.30/33, paragraphes 46 à 49}

- 21. Toute mention portée sur le certificat sera datée et authentifiée par les autorités compétentes.**
- 22. Lorsque les autorités douanières jugent qu'un véhicule présente des défauts d'importance mineure qui ne créent aucun risque de fraude, la poursuite de l'utilisation de ce véhicule pour le transport de marchandises sous le couvert de carnets TIR pourra être autorisée. Le porteur du certificat d'agrément sera avisé de cette défectuosité et devra faire remettre son véhicule en état dans des délais raisonnables.**

Annexe 4

MODÈLE DU CERTIFICAT D'AGRÈMENT D'UN VÉHICULE ROUTIER

Commentaires

Certificat d'agrément

Le certificat d'agrément doit être du format A 3 plié en deux. Voir exemple ci-après.

{TRANS/GE.30/10, paragraphe 33 ; TRANS/WP.30/157, paragraphes 27 à 29 ; TRANS/WP.30/AC.2/35, annexe 6}

Photographies ou schémas doivent être joints

Chaque fois qu'il faut joindre des photographies ou des dessins au certificat d'agrément, conformément à l'annexe 4 de la Convention, ces documents doivent donner une image exacte et actualisée du véhicule utilisé.

{TRANS/WP.30/157, paragraphe 31}

Agrément des carrosseries amovibles

Comme il est stipulé à l'article premier j) de la Convention, les carrosseries amovibles doivent être considérées comme des conteneurs. En conséquence, il n'est pas exigé de certificats d'agrément tels que prévus à l'annexe 4 de la Convention pour les carrosseries amovibles telles que définies à l'annexe 6, note explicative 0.1 j). Des plaques d'agrément conformes aux dispositions de la deuxième partie de l'annexe 7 de la Convention sont toutefois requises.

{TRANS/WP.30/157, paragraphe 59}

Emplacement et nombre des scellements douaniers

Dans les cas où plusieurs scellements douaniers sont nécessaires pour en assurer la sécurité, le nombre de ces scellements sera indiqué dans le certificat d'agrément sous la rubrique 5 (annexe 4 de la Convention TIR de 1975). Un croquis, ou des photographies, du véhicule sera joint au certificat d'agrément pour montrer l'emplacement exact des scellements douaniers. La présente disposition, qui entre en vigueur le [7 août 2003], sera applicable aux véhicules routiers qui doivent être agréés pour la première fois, ainsi que, selon le cas, à l'occasion de l'inspection tous les deux ans ou du renouvellement de l'agrément après l'entrée en vigueur de la note explicative 2.2.1 b) f). En conséquence, à compter du [7 août 2005], tous les véhicules routiers pour lesquels la sécurité des scellements douaniers nécessite plusieurs scellements devront être munis d'un certificat d'agrément conforme à la note explicative 2.2.1 b) f).

{TRANS/WP.30/206, paragraphe 62 ; TRANS/WP.30/AC.2/69, annexe 2}

Période de transition pour l'introduction du nouveau modèle de certificat

Le nouveau modèle de certificat d'agrément d'un véhicule routier, entré en vigueur le 1er août 1995 (TRANS/WP.30/AC.2/35, annexe 4), est exigé des véhicules routiers qui doivent être agréés pour la première fois, ainsi que, selon le cas, à l'occasion de l'inspection tous les deux ans ou du renouvellement de l'agrément des autres véhicules routiers. En conséquence, à compter du 1er août 1997, tous les véhicules routiers devront être munis du nouveau modèle de certificat.

{TRANS/WP.30/164, paragraphes 46 à 48 ; TRANS/WP.30/R.158 ; TRANS/WP.30/AC.2/37, paragraphe 42 et annexe 6}

Modèle du certificat d'agrément d'un véhicule routier ^{*/}

CERTIFICAT D'AGRÉMENT

d'un véhicule routier pour les transports de
marchandises sous scellement douanier

Certificat No

Convention TIR du 14 novembre 1975

Délivré par:
(Autorité compétente)

^{*/} {ECE/TRANS/17/Amend.18; entré en vigueur le 1 août 1995}

Modèle du certificat d'agrément d'un véhicule routier (suite)

<p>IDENTIFICATION</p> <p>1. Numéro d'immatriculation</p> <p>2. Type du véhicule</p> <p>3. No de châssis</p> <p>4. Marque (ou nom du constructeur)</p> <p>5. Autres caractéristiques</p> <p>6. Nombre d'annexes</p>	<p>Certificat No</p>															
<p>7. AGRÉMENT</p> <p><input type="checkbox"/> agrément à titre individuel^{*/}</p> <p><input type="checkbox"/> agrément par type de construction^{*/}</p> <p>Autorisation No (si nécessaire)</p> <p>Lieu</p> <p>Date</p> <p>Signature</p>	<p>Valable jusqu'au</p> <div style="border: 1px solid black; height: 100px; width: 100%; margin-top: 10px;"> <p align="center">Cachet</p> </div>															
<p>8. TITULAIRE, (constructeur, propriétaire ou transporteur) (seulement pour les véhicules non immatriculés)</p> <p>Nom et adresse</p> <p>.....</p>																
<p>9. RENOUELEMENTS</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">Valable jusqu'au</td> <td style="width: 30%;"></td> <td style="width: 40%;"></td> </tr> <tr> <td>Lieu</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Date</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Signature</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Cachet</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		Valable jusqu'au			Lieu			Date			Signature			Cachet		
Valable jusqu'au																
Lieu																
Date																
Signature																
Cachet																

*/ Cocher la case appropriée

Voir également l'«Avis important» en page 4.
[page 2]

Modèle du certificat d'agrément d'un véhicule routier (suite)

OBSERVATIONS (partie réservée aux autorités compétentes)		Certificat No	
10. Défauts constatés		11. Remise en état effectuée	
Autorité	Cachet	Autorité	Cachet
Signature		Signature	
10. Défauts constatés		11. Remise en état effectuée	
Autorité	Cachet	Autorité	Cachet
Signature		Signature	
10. Défauts constatés		11. Remise en état effectuée	
Autorité	Cachet	Autorité	Cachet
Signature		Signature	
12. Autres remarques			
Voir également l'«Avis important» en page 4 [page 3]			

Modèle du certificat d'agrément d'un véhicule routier (suite)**AVIS IMPORTANT**

1. Le certificat d'agrément, si cela est jugé nécessaire par l'autorité qui délivre l'agrément, doit être accompagné de photographies ou de dessins authentifiés par elle. Le nombre de pièces ainsi annexées est alors indiqué par l'autorité compétente sous la rubrique 6 du certificat.
2. Le certificat doit être transporté à bord du véhicule routier. Il doit s'agir de l'original du document et non pas d'une photocopie.
3. Les véhicules routiers doivent être présentés tous les deux ans, aux fins de l'inspection et de la reconduction éventuelle de l'agrément, aux autorités compétentes du pays d'immatriculation du véhicule, ou dans le cas des véhicules non immatriculés, du pays dans lequel le propriétaire ou l'utilisateur est domicilié.
4. Si un véhicule routier ne satisfait plus aux conditions techniques prescrites pour son agrément, il doit, avant de pouvoir être utilisé à nouveau pour le transport de marchandises sous le couvert de carnets TIR, être remis dans l'état qui avait valu son agrément de telle manière qu'il satisfasse à nouveau aux conditions techniques précitées.
5. S'il y a modification des caractéristiques essentielles d'un véhicule routier, ce véhicule cesse d'être couvert par l'agrément en vigueur et doit être agréé une nouvelle fois par l'autorité compétente avant de pouvoir être utilisé pour le transport de marchandises sous le couvert de carnets TIR.

Annexe 5

PLAQUES TIR

1. Les plaques auront pour dimensions 250 mm sur 400 mm.
2. Les lettres TIR, en caractères latins majuscules, auront une hauteur de 200 mm et leur trait une épaisseur d'au moins 20 mm. Elles seront de couleur blanche sur fond bleu.

Commentaire

Le modèle d'une plaque TIR conformément à l'annexe 5 figure ci-dessous.

*Caractères majuscules de couleur blanche sur fond bleu (RAL 5017)
(Caractères : hauteur 200 mm ; Épaisseur du trait : au moins 20 mm)*

Un fichier électronique de format EPS contenant la plaque TIR conformément à l'annexe 5, telle qu'elle est indiquée ci-dessus, peut être consulté sur le site Web TIR (<http://tir.unece.org>) ou obtenu auprès du Secrétaire TIR.



{TRANS/WP.30/204, paragraphe 62 ; TRANS/WP.30/AC.2/69, annexe 3}

Annexe 6

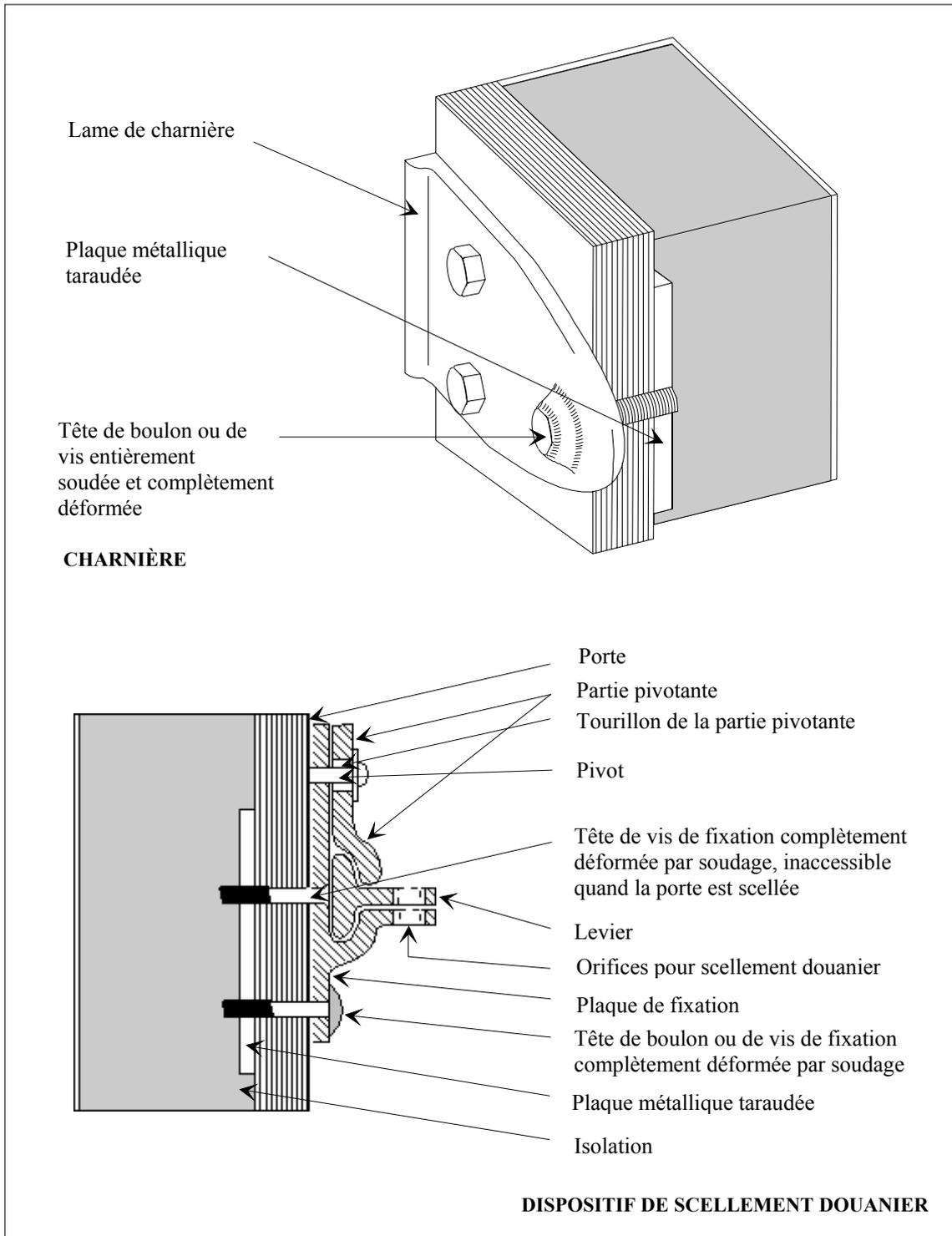
NOTES EXPLICATIVES

Introduction aux notes explicatives

- i) Conformément aux dispositions de l'article 43 de la présente Convention, les notes explicatives donnent l'interprétation de certaines dispositions de la présente Convention et de ses annexes. Elles reprennent également certaines pratiques recommandées,
- ii) Les notes explicatives ne modifient pas les dispositions de la présente Convention ou de ses annexes ; elles en précisent simplement le contenu, la signification et la portée,
- iii) En particulier, eu égard aux dispositions de l'article 12 et de l'annexe 2 de la présente Convention, relatives aux conditions techniques d'agrément des véhicules routiers pour le transport sous scellement douanier, les notes explicatives précisent, s'il y a lieu, les techniques de construction qui doivent être acceptées par les Parties contractantes comme répondant à ces dispositions. Elles précisent aussi, le cas échéant, les techniques de construction qui ne satisfont pas à ces dispositions,
- iv) Les notes explicatives permettent d'appliquer les dispositions de la présente Convention et de ses annexes en tenant compte de l'évolution technique et des exigences d'ordre économique.

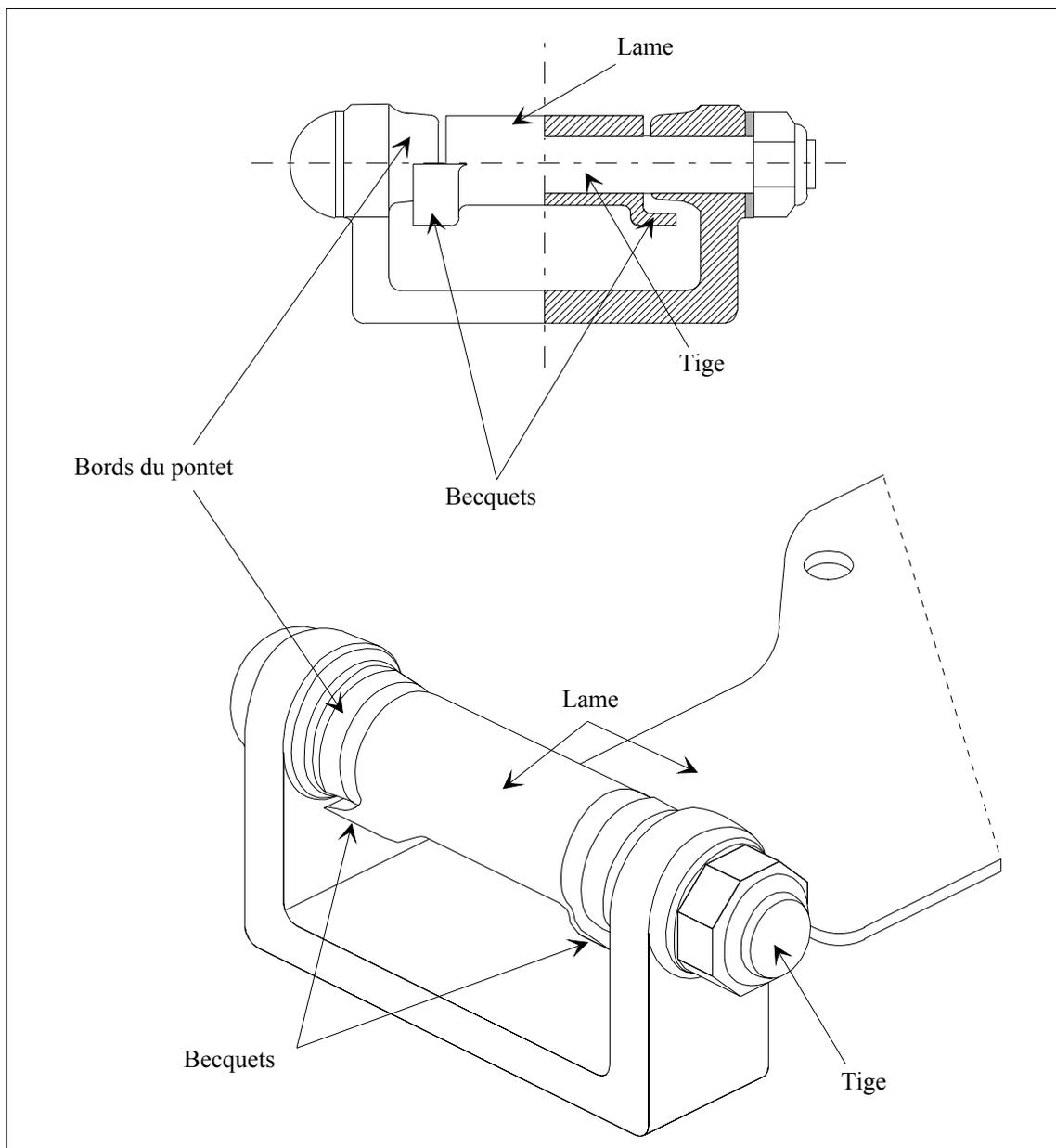
Note :

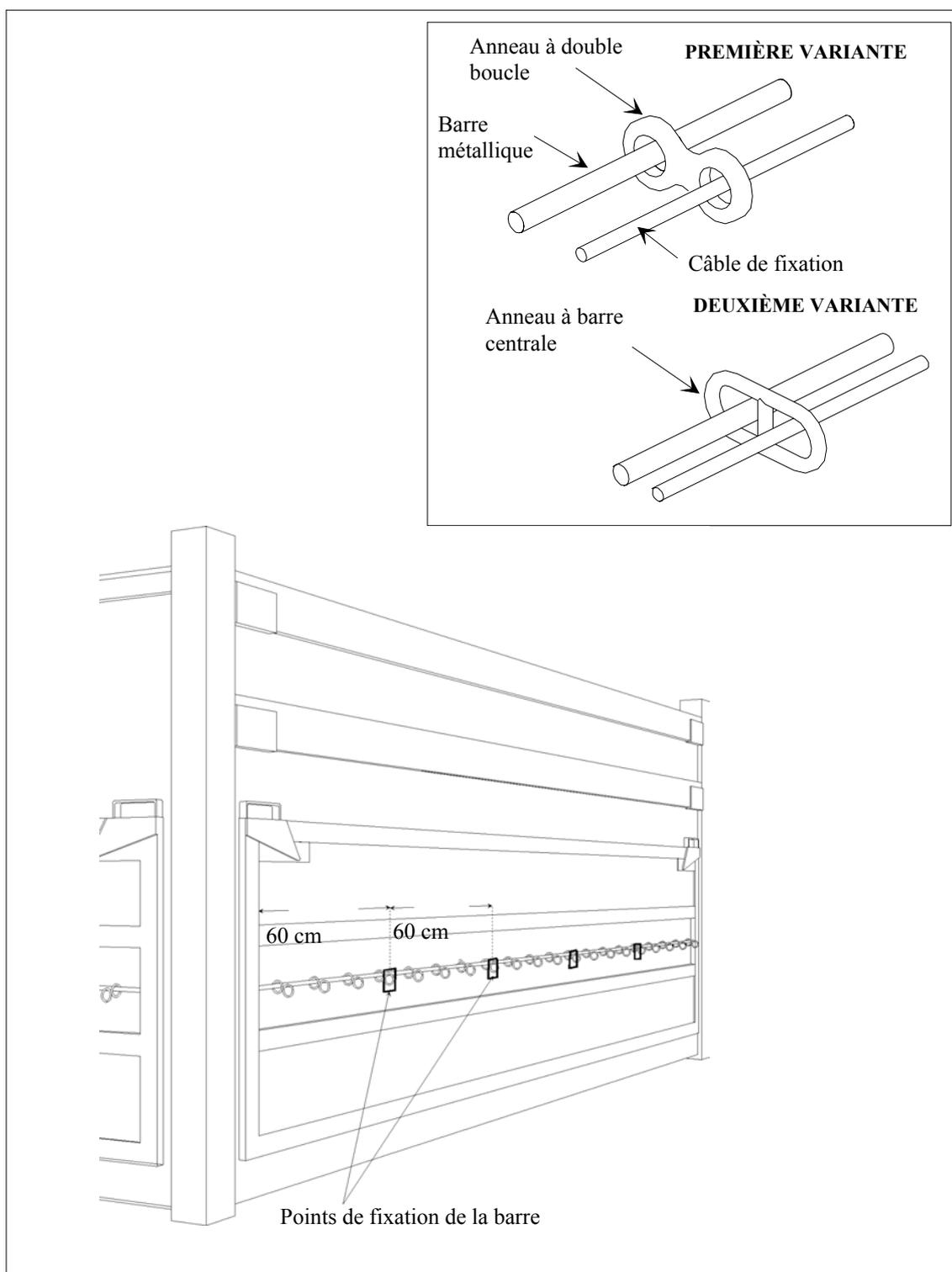
{Les notes explicatives figurant à l'annexe 6 ont été placées à la suite des dispositions auxquelles elles se rapportent. Les croquis relatifs aux notes explicatives sont inclus dans cette annexe}

Croquis No 1**EXEMPLE DE CHARNIÈRE ET DE DISPOSITIF DE SCELLEMENT
DOUANIER POUR LES PORTES DE VÉHICULES MUNIS DE
COMPARTIMENTS DE CHARGEMENT CALORIFUGES**

Croquis No 1a**EXEMPLE DE CHARNIÈRE NE NÉCESSITANT PAS
DE PROTECTION PARTICULIÈRE DE LA TIGE**

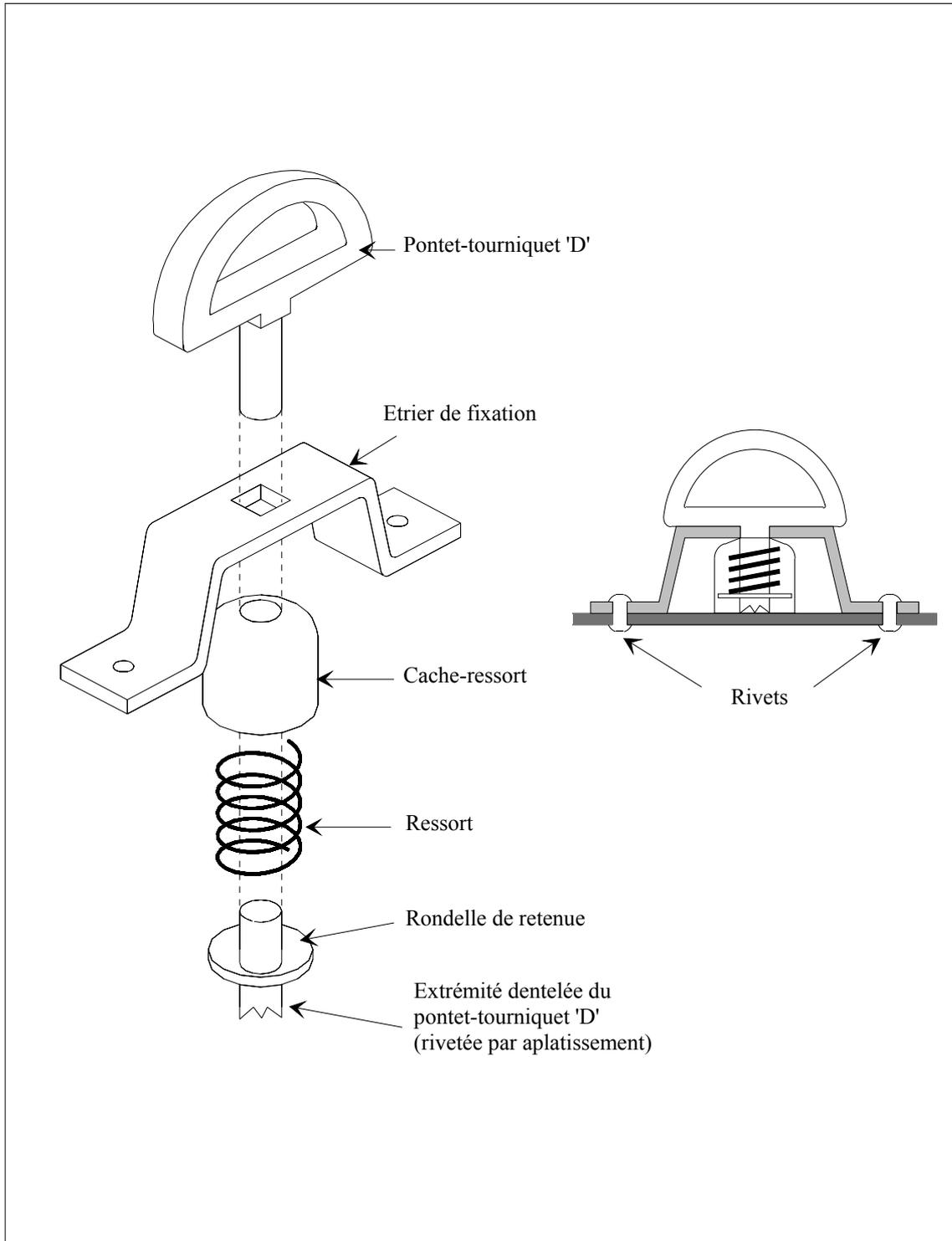
La charnière représentée ci-après est conforme aux exigences énoncées dans la deuxième phrase du paragraphe b) de la note 2.2.1 b). La conception de la lame et du pontet rend superflue toute protection particulière de la tige, étant donné que les becquets de la lame remontent jusque derrière les extrémités du pontet. Ces becquets empêchent ainsi que la porte scellée par la douane puisse être ouverte au niveau du dispositif d'attache sans laisser des traces visibles, même si la tige non protégée a été enlevée.



Croquis No 2**VÉHICULES BÂCHÉS À ANNEAUX COULISSANTS**

Croquis No 2a

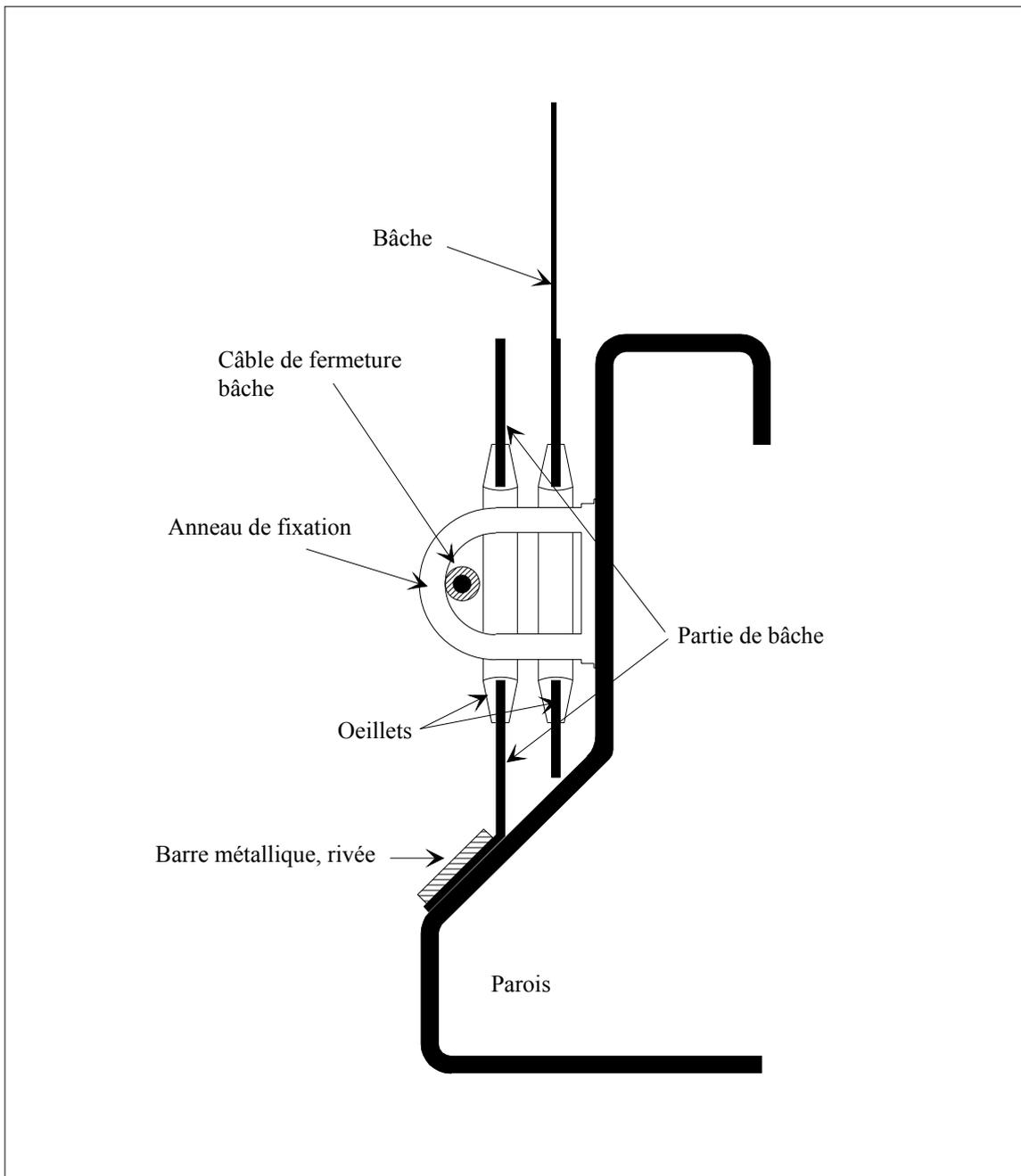
EXEMPLE DE PONTET-TOURNIQUET (MODÈLE "D")



Croquis No 3**EXEMPLE DE DISPOSITIF DE FERMETURE D'UNE BÂCHE DE VÉHICULE**

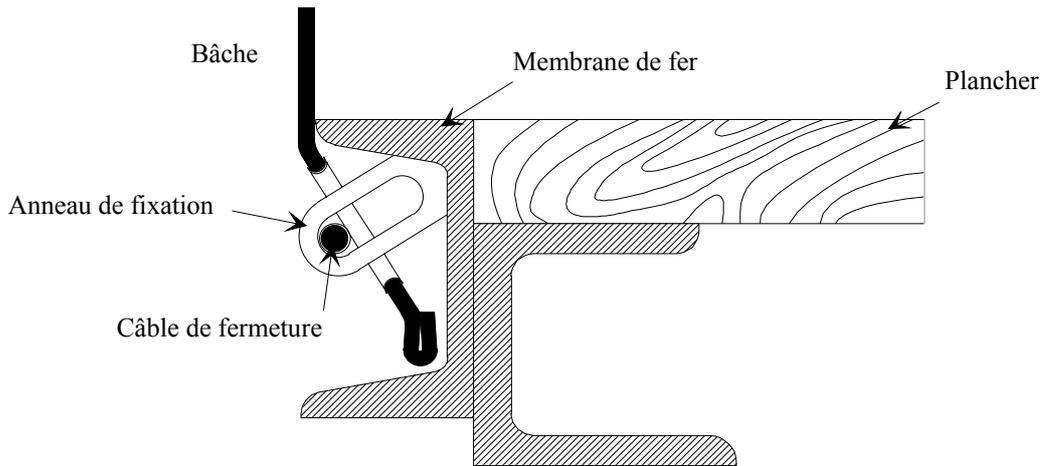
Le dispositif reproduit ci-dessous répond aux prescriptions du dernier alinéa du paragraphe 11 a) de l'article 3 de l'annexe 2. Il répond aussi aux prescriptions des alinéas a) et b) du paragraphe 6 de l'article 3 de l'annexe 2.

{ECE/TRANS/17/Amend.17 ; entré en vigueur le 1er octobre 1994}



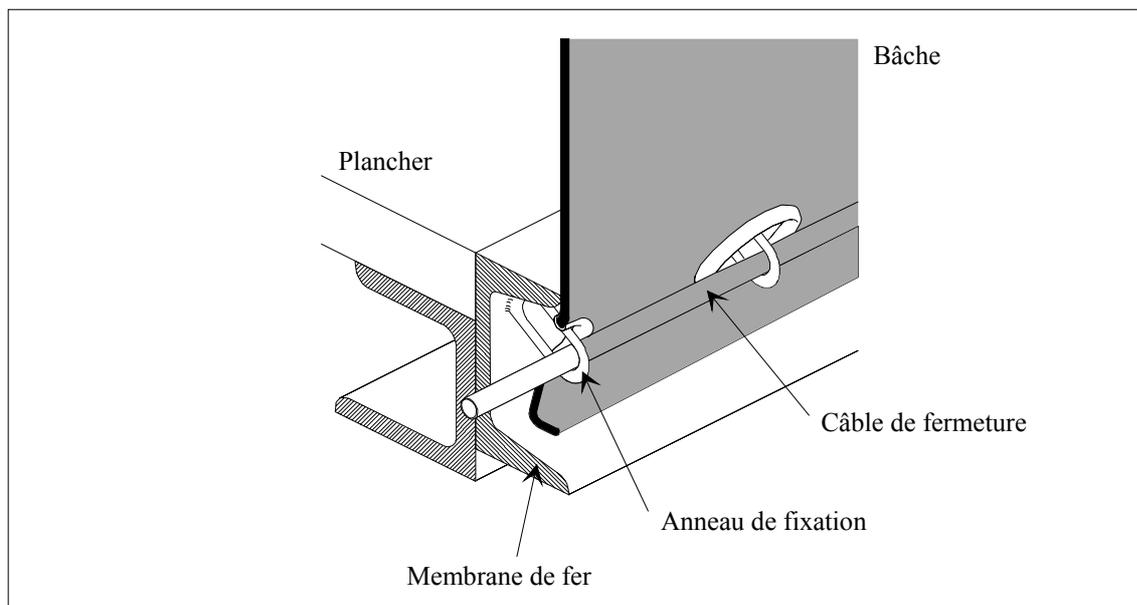
Croquis No 4**DISPOSITIF DE FERMETURE D'UNE BÂCHE**

Le dispositif reproduit ci-dessous répond aux prescriptions des alinéas a) et b) du paragraphe 6 de l'article 3 de l'annexe 2.

**Commentaire**

Le croquis reproduit ci-dessous est un exemple de dispositif de fermeture des bâches des véhicules conforme aux alinéas a) et b) du paragraphe 6 de l'article 3 de l'annexe 2.

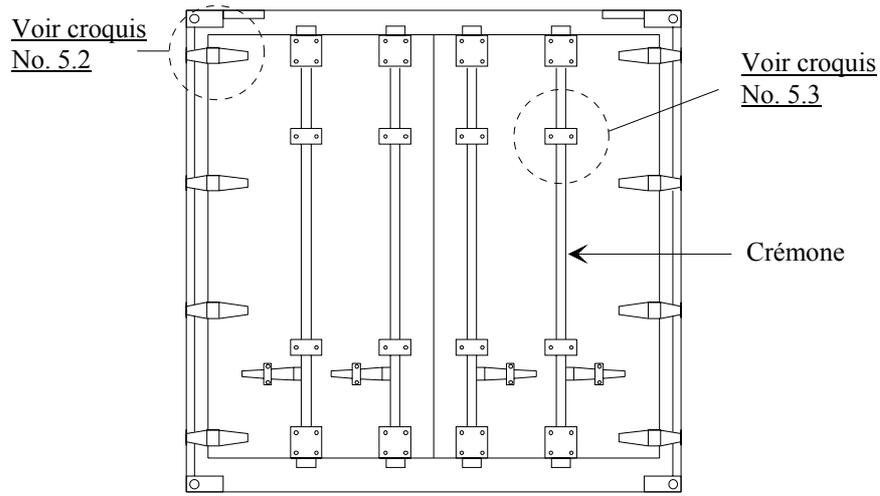
{TRANS/WP.30/147, paragraphe 32}



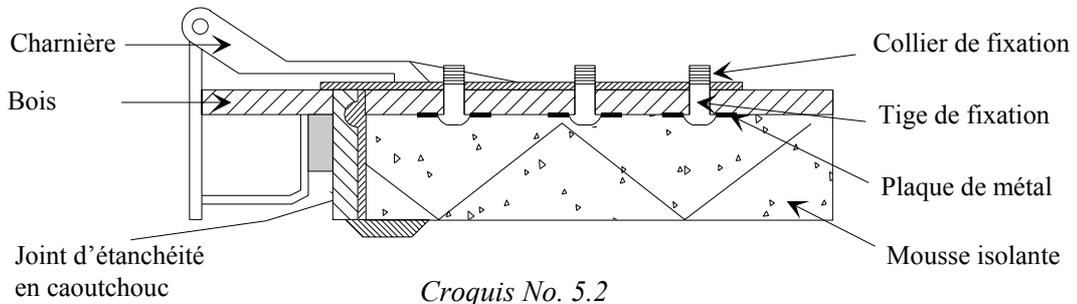
Croquis No 5

EXEMPLE D'UN DISPOSITIF D'ATTACHE INSÉRÉ DEPUIS L'INTÉRIEUR D'UNE CONSTRUCTION À PORTE CALORIFUGE

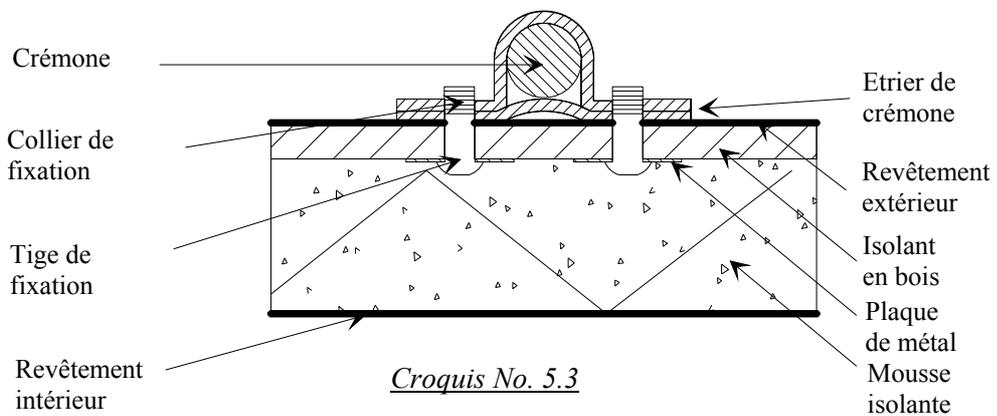
Vue arrière de la porte



Croquis No. 5.1



Croquis No. 5.2



Croquis No. 5.3

Annexe 7

ANNEXE RELATIVE À L'AGRÉMENT DES CONTENEURS

Première partie

RÈGLEMENT SUR LES CONDITIONS TECHNIQUES APPLICABLES AUX CONTENEURS POUVANT ÊTRE ADMIS AU TRANSPORT INTERNATIONAL SOUS SCHELLEMENT DOUANIER

Notes explicatives

Les notes explicatives relatives à l'annexe 2 figurant à l'annexe 6 de la présente Convention s'appliquent mutatis mutandis aux conteneurs agréés pour le transport sous scellement douanier en application des dispositions de la présente Convention.

Article premier

Principes fondamentaux

Seuls pourront être agréés pour le transport international de marchandises sous scellement douanier les conteneurs construits et aménagés de telle façon paragraphe :

- a) qu'aucune marchandise ne puisse être extraite de la partie scellée du conteneur ou y être introduite sans laisser de traces visibles d'effraction ou sans rupture du scellement douanier paragraphe ;**
- b) qu'un scellement douanier puisse y être apposé de manière simple et efficace paragraphe ;**
- c) qu'ils ne comportent aucun espace caché permettant de dissimuler des marchandises paragraphe ;**
- d) que tous les espaces susceptibles de contenir des marchandises soient facilement accessibles pour les visites douanières.**

Commentaire à l'article 1

Marques sur les conteneurs

Les peintures, décalcomanies et autres marques similaires qui ne peuvent être enlevées des parois ou des bâches des conteneurs ne sont autorisées que si elles ne dissimulent pas la structure de la paroi ou de la bâche, qui doit demeurer bien visible. Les autocollants et autres marques similaires qui pourraient dissimuler des ouvertures dans le conteneur ne doivent toutefois pas être autorisés.

{TRANS/GE.30/57, paragraphe 45 ; TRANS/WP.30/141, paragraphe 35 ; TRANS/WP.30/AC.2/31, annexe 3}

Article 2

Structure des conteneurs

1. Pour répondre aux prescriptions de l'article premier du présent Règlement :

- a) les éléments constitutifs du conteneur (parois, plancher, portes, toit, montants, cadres, traverses, etc.) seront assemblés soit au moyen de dispositifs ne pouvant être enlevés et remis en place de l'extérieur sans laisser de traces visibles, soit selon des méthodes ayant pour effet de constituer un ensemble ne pouvant être modifié sans laisser de traces visibles. Si les parois, le plancher, les portes et le toit sont constitués d'éléments divers, ces éléments devront répondre aux mêmes prescriptions et être suffisamment résistants ;
- b) les portes et tous autres systèmes de fermeture (y compris les robinets, trous d'homme, flasques, etc.) comporteront un dispositif permettant l'apposition d'un scellement douanier. Ce dispositif ne devra pas pouvoir être enlevé et remis en place de l'extérieur sans laisser de traces visibles ni la porte ou la fermeture être ouverte, sans rompre le scellement douanier. Ce dernier sera protégé de manière adéquate. Les toits ouvrants seront admis ;

Commentaire à l'article 2, paragraphe 1 b)

Protection des scelllements douaniers sur les conteneurs

La Convention n'énonçant aucune prescription particulière quant aux moyens de protection du scellement, on a donc le choix entre deux possibilités, soit de protéger le scellement en le couvrant d'un dispositif spécial, soit de construire la porte de telle manière qu'il n'y ait aucun risque que le scellement soit endommagé par un choc.

{TRANS/GE.30/17, paragraphe 93}

- c) les ouvertures de ventilation et d'écoulement seront munies d'un dispositif empêchant d'avoir accès à l'intérieur du conteneur. Ce dispositif ne devra pas pouvoir être enlevé et remis en place de l'extérieur sans laisser de traces visibles.**

Commentaire à l'article 2, paragraphe 1 c)

Ouvertures de ventilation des conteneurs

Bien que la dimension des ouvertures de ventilation ne doive pas, en principe, dépasser 400 mm, toute administration douanière à laquelle serait présentée une ouverture supérieure à 400 mm pourra, à condition que toutes les autres prescriptions soient respectées, agréer cette ouverture.

{TRANS/GE.30/14, paragraphe 102 ; TRANS/WP.30/143, paragraphes 36 et 37}

2. Nonobstant les dispositions de l'alinéa c) de l'article premier du présent Règlement, les éléments constitutifs du conteneur qui, pour des raisons pratiques, doivent comporter des espaces vides (par exemple, entre les cloisons d'une paroi double) seront admis. Afin que ces espaces ne puissent être utilisés pour y dissimuler des marchandises :

- i) Si le revêtement intérieur du conteneur recouvre la paroi sur toute sa hauteur du plancher au toit ou, dans d'autres cas, si l'espace existant entre ce revêtement et la paroi extérieure est entièrement clos, ledit revêtement devra être posé de telle sorte qu'il ne puisse pas être démonté et remis en place sans laisser de traces visibles, et**

- ii) **Si le revêtement ne recouvre pas la paroi sur toute sa hauteur et si les espaces qui le séparent de la paroi extérieure ne sont pas entièrement clos, et dans tous les autres cas où la construction du conteneur engendre des espaces, le nombre desdits espaces devra être réduit au minimum et ces espaces devront être aisément accessibles pour les visites douanières.**
{ECE/TRANS/17/Amend.8 ; entré en vigueur le 1er août 1987}

Commentaire à l'article 2, paragraphe 2

Elimination des éléments structuraux creux

*Les éléments structuraux creux et fermés des compartiments réservés à la charge devront être limités au minimum et être progressivement éliminés dans les nouveaux modèles de compartiments de chargement en ayant recours dans toute la mesure possible à des poutrelles ouvertes. Si, pour des raisons de construction, des espaces fermés sont prévus dans des éléments structuraux de conteneurs, des orifices destinés à faciliter les inspections douanières dans les espaces creux sont admissibles. La présence de ces orifices d'inspection doit être notée à la rubrique 9 du Modèle II ou à la rubrique 7 du Modèle III du certificat d'homologation des conteneurs (annexe 7, deuxième partie de la Convention).
{TRANS/WP.30/151, paragraphes 33 à 37 ; TRANS/WP.30/AC.2/33, annexe 7}*

- 3. Les lucarnes seront autorisées dans les carrosseries amovibles selon la définition de l'annexe 6, note explicative 0.1 j) de la Convention, à condition qu'elles soient faites de matériaux suffisamment résistants et qu'elles ne puissent être enlevées et remises en place de l'extérieur sans laisser de traces visibles. Toutefois le verre pourra être admis, mais si l'on utilise un verre autre que du verre de sécurité, les lucarnes seront pourvues d'un grillage métallique fixe ne pouvant être enlevé de l'extérieur ; la dimension des mailles du grillage ne dépassera pas 10 mm. Les lucarnes ne seront pas autorisées sur les conteneurs tels qu'ils sont définis dans l'article 1 j) de la Convention, sauf sur les carrosseries amovibles telles qu'elles sont définies dans la note explicative 0.1 j) de l'annexe 6 de la Convention.**
{ECE/TRANS/17/Amend.17 ; entré en vigueur le 1er octobre 1994}

Article 3

Conteneurs repliables ou démontables

Les conteneurs repliables ou démontables seront soumis aux dispositions de l'article premier et de l'article 2 du présent Règlement ; au surplus, ils devront comporter un système de verrouillage bloquant les diverses parties une fois le conteneur monté. Ce système de verrouillage devra pouvoir être scellé par la douane lorsqu'il se trouvera à l'extérieur du conteneur une fois ce dernier monté.

Article 4

Conteneurs bâchés

1. Les conteneurs bâchés satisferont aux conditions de l'article premier et des articles 2 et 3 du présent Règlement dans la mesure où elles sont susceptibles de leur être appliquées. Ils seront en outre conformes aux dispositions du présent article.
2. La bâche sera soit en forte toile, soit en tissu recouvert de matière plastique ou caoutchouté, non extensible et suffisamment résistant. Elle sera en bon état et confectionnée de manière qu'une fois placé le dispositif de fermeture on ne puisse avoir accès au chargement sans laisser de traces visibles.
3. Si la bâche est faite de plusieurs pièces, les bords de ces pièces seront repliés l'un dans l'autre et assemblés et cousus ensemble au moyen de deux coutures éloignées d'au moins 15 mm. Ces coutures seront faites conformément au croquis No 1 joint au présent Règlement ; toutefois, lorsque, pour certaines parties de la bâche (telles que rabats et angles renforcés), il n'est pas possible d'assembler les pièces de cette façon, il suffira de replier le bord de la partie supérieure et de faire les coutures conformément au croquis No 2 joint au présent Règlement. L'une des coutures ne sera visible que de l'intérieur et la couleur du fil utilisé pour cette couture devra être de couleur nettement différente de la couleur de la bâche ainsi que de la couleur du fil utilisé pour l'autre couture. Toutes les coutures seront faites à la machine.

4. Si la bâche est en tissu recouvert de matière plastique et faite de plusieurs pièces, ces pièces pourront également être assemblées par soudure conformément au croquis No 3 joint au présent Règlement. Le bord d'une pièce recouvrira le bord de l'autre sur une largeur d'au moins 15 mm. La fusion des pièces sera assurée sur toute cette largeur. Le bord extérieur d'assemblage de la bâche sera recouvert d'un ruban de matière plastique, d'une largeur d'au moins 7 mm, qui sera fixé par le même procédé de soudure. Il sera imprimé sur ce ruban, ainsi que sur une largeur d'au moins 3 mm de chaque côté de celui-ci, un relief uniforme et bien marqué. La soudure sera faite de telle manière que les pièces ne puissent être séparées, puis réassemblées, sans laisser de traces visibles.

Commentaires à l'article 4, paragraphe 4

Ruban en matière plastique

L'apposition d'un ruban en matière plastique est une prescription indispensable aux fins de sécurité douanière. Aussi, sa suppression ne devrait-elle pas être autorisée.

{TRANS/GE.30/17, paragraphe 99 ; TRANS/WP.30/141, paragraphe 35 ; TRANS/WP.30/AC.2/31, annexe 3}

Recouvrement des bords des pièces de la bâche

Si, à des fins de sécurité douanière, un recouvrement de 15 mm au moins des bords des pièces de la bâche est suffisant, un recouvrement de 20 mm ou plus est admis et peut être nécessaire pour des raisons techniques selon le matériau dont la bâche est faite et son adhérence.

{TRANS/WP.30/162, paragraphes 64 et 65 ; TRANS/WP.30/AC.2/37, annexe 6}

Méthodes de soudage des pièces de la bâche

Les méthodes de soudage des pièces des bâches qui sont reconnues comme présentant des garanties douanières appropriées si elles sont appliquées conformément aux dispositions de l'annexe 2 de la Convention sont la "méthode par fusion" dans laquelle les pièces des bâches sont fondues à haute température et la "méthode à haute fréquence" dans laquelle les pièces de bâches sont soudées par l'application de hautes fréquences et d'une pression élevée.

{TRANS/WP.30/162, paragraphes 64 et 65 ; TRANS/WP.30/AC.2/37, annexe 6}

5. Les raccommodages s'effectueront selon la méthode illustrée au croquis No 4 joint au présent Règlement, les bords seront repliés l'un dans l'autre, cousus ensemble et assemblés au moyen de deux coutures visibles et distantes d'au moins 15 mm ; la couleur du fil visible de l'intérieur sera différente de celle du fil visible de l'extérieur et de celle de la bâche ; toutes les coutures seront faites à la machine. Lorsque le raccommodage d'une bâche endommagée près des bords doit être opéré en remplaçant la partie abîmée par une pièce, la couture pourra aussi s'effectuer conformément aux prescriptions du paragraphe 3 du présent article et du croquis No 1 joint au présent Règlement. Les raccommodages des bâches en tissu recouvert de matière plastique pourront également être effectués suivant la méthode décrite au paragraphe 4 du présent article mais, dans ce cas, le ruban de matière plastique doit être fixé sur les deux faces de la bâche, la pièce étant posée sur la face interne.

{ECE/TRANS/17/Amend.8 ; entré en vigueur le 1er août 1987}

Commentaires à l'article 4, paragraphe 5

Raccommodage des bâches en tissu recouvert de matière plastique

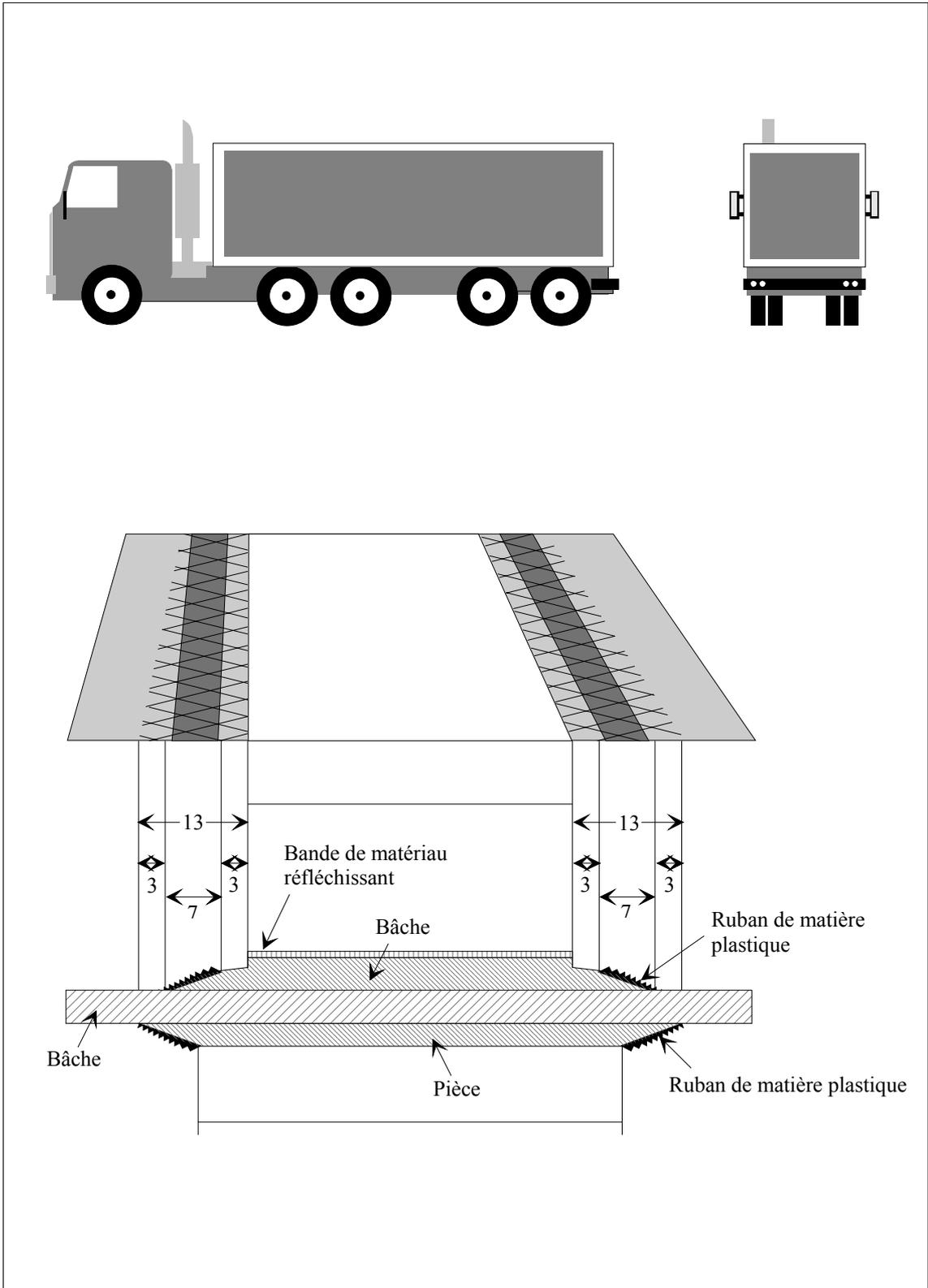
Le procédé suivant est admis pour le raccommodage de ces bâches : On emploie du vinyle liquéfié sous l'action de la pression et de la chaleur pour fixer par fusion une pièce sur la bâche. En pareil cas, un ruban de matière plastique imprimé en relief sera naturellement apposé sur le bord de la pièce des deux côtés de la bâche.

(TRANS/GE.30/6, paragraphe 40 ; TRANS/GE.30/GRCC/4, paragraphe 33 ; TRANS/WP.30/141, paragraphe 35 ; TRANS/WP.30/AC.2/31, annexe 3)

Bandes de matériaux réfléchissants

Les bandes de matériaux réfléchissants qui peuvent être enlevées et qui dissimulent la structure des bâches des conteneurs sont toutefois autorisées si elles sont complètement soudées aux bâches en toile recouverte de matière plastique et sont attachées conformément aux dispositions du paragraphe 5 de l'article 3 de l'annexe 2 de la Convention (voir croquis ci-dessous).

{TRANS/WP.30/151, paragraphe 40}



6. La bâche sera fixée au conteneur de façon à répondre strictement aux conditions des alinéas a) et b) de l'article premier du présent Règlement. Les systèmes suivants pourront être utilisés :

- a) La bâche pourra être fixée par :**
- i) des anneaux métalliques apposés aux conteneurs,**
 - ii) des oeillets aménagés dans le bord de la bâche, et**
 - iii) un lien de fermeture passant dans les anneaux par-dessus la bâche et restant visible de l'extérieur sur toute sa longueur.**

La bâche recouvrira des éléments solides du conteneur sur une distance d'au moins 250 mm mesurée à partir du centre des anneaux de fixation, sauf dans les cas où le système de construction du conteneur empêcherait par lui-même tout accès aux marchandises.

Note explicative à l'article 4, paragraphe 6 a)

Le croquis joint à l'annexe 7 de la 3e partie donne un exemple de système de fixation des bâches autour des ferrures de coin des conteneurs, acceptable par la douane.

- b) Lorsque un des bords d'une bâche doit être attaché de manière permanente au conteneur, les deux surfaces doivent être assemblées sans interruption et doivent être maintenues en place au moyen de dispositifs solides.**
- c) Lorsqu'un système de verrouillage de bâche est utilisé, il doit, en position verrouillée, raccorder la bâche à l'extérieur du conteneur (à titre d'exemple, voir le croquis No 6 annexé à ce Règlement).
{ECE/TRANS/17/Amend.8 ; entré en vigueur le 1er août 1987}**

**7. La bâche sera supportée par une superstructure adéquate (montants, parois, arceaux, lattes, etc.).
{ECE/TRANS/17/Amend.8 ; entré en vigueur le 1er août 1987}**

Commentaires à l'article 4, paragraphe 7

Supports pour bâches

Les arceaux supportant la bâche sont parfois creux et pourraient servir de cachette. Toutefois, il est toujours possible de les inspecter, comme beaucoup d'autres parties du conteneur. Dans ces conditions, des arceaux creux sont admis.

{TRANS/GE.30/14, paragraphe 90 ; TRANS/GE.30/12, paragraphes 100 et 101 ; TRANS/GE.30/6, paragraphe 41 ; TRANS/WP.30/141, paragraphe 35 ; TRANS/WP.30/AC.2/31, annexe 3}

8. L'intervalle entre les anneaux et entre les oeilletons ne dépassera pas 200 mm. Toutefois il pourra être supérieur à cette valeur, sans cependant dépasser 300 mm, entre les anneaux et entre les oeilletons situés de part et d'autre d'un montant, si le mode de construction du conteneur et de la bâche est tel qu'il interdise tout accès à l'intérieur du conteneur. Les oeilletons seront renforcés.
{ECE/TRANS/17/Amend.8 ; entré en vigueur le 1er août 1987}

9. Seront utilisés comme liens de fermeture :

- a) des câbles d'acier d'un diamètre d'au moins 3 mm ; ou
- b) des cordes de chanvre ou de sisal d'un diamètre d'au moins 8 mm, entourées d'une gaine en matière plastique transparente non extensible.

Les câbles d'acier pourront être entourés d'une gaine en matière plastique transparente non extensible.

Dans les cas où la bâche doit être fixée à l'armature dans un système de construction qui, par ailleurs, est conforme aux dispositions du paragraphe 6 a) du présent article, on peut utiliser une lanière comme moyen de fixation (le croquis No 7, joint à la présente annexe, illustre un exemple de système de construction de ce type). La lanière doit être conforme aux prescriptions stipulées au paragraphe 11 a) iii) en ce qui concerne sa matière, ses dimensions et sa forme.

**{ECE/TRANS/17/Amend.11 ; entré en vigueur le 1er août 1989 ;
ECE/TRANS/17/Amend.17 ; entré en vigueur le 1er octobre 1994}**

Commentaire à l'article 4, paragraphe 9

Utilisation de lanières

Dans ce système de construction on pourrait utiliser un câble au lieu d'une lanière, ce câble pourrait être composé de deux pièces (voir aussi commentaire à la note explicative 2.3.9).

{TRANS/WP.30/125, paragraphe 33}

10. Chaque câble ou corde devra être d'une seule pièce et muni d'un embout de métal dur à chaque extrémité. Le dispositif d'attache de chaque embout métallique devra comporter un rivet creux traversant le câble ou la corde et permettant le passage du fil ou de la bande du scellement douanier. Le câble ou la corde devra rester visible de part et d'autre du rivet creux, de façon qu'il soit possible de s'assurer que ce câble ou cette corde est bien d'une seule pièce (voir le croquis No 5 joint au présent Règlement).

11 Aux ouvertures servant au chargement et au déchargement pratiquées dans la bâche, les deux surfaces seront jointes. On pourra utiliser les systèmes suivants :

- a) **Les deux bords de la bâche se chevaucheront de façon suffisante. En outre, leur fermeture sera assurée par :**
- i) **un rabat cousu ou soudé conformément aux paragraphes 3 et 4 du présent article,**
 - ii) **des anneaux et des oeillets satisfaisant aux conditions du paragraphe 8 du présent article, ces anneaux devront être fabriqués en métal, et**
 - iii) **une courroie faite d'une matière appropriée, d'une seule pièce et non extensible, d'au moins 20 mm de largeur et 3 mm d'épaisseur, passant dans les anneaux et retenant ensemble les deux bords de la bâche ainsi que le rabat ; cette courroie sera fixée à l'intérieur de la bâche et pourvue :**

soit d'un oeillet pour recevoir le câble ou la corde visé au paragraphe 9 du présent article,

soit d'un oeillet qui puisse être appliqué sur l'anneau métallique visé au paragraphe 6 du présent article et fixé par le câble ou la corde visé au paragraphe 9 du présent article.

Lorsqu'il existe un dispositif spécial (chicane, etc.) empêchant d'avoir accès au compartiment *{conteneur}* réservé au chargement sans laisser de traces visibles, un rabat ne sera pas exigé. Il ne sera pas non plus exigé de rabats pour les conteneurs à bâches coulissantes.

{ECE/TRANS/17/Amend.14 ; entré en vigueur le 1er août 1992 ;
ECE/TRANS/17/Amend.20 ; entré en vigueur le 12 juin 2001}

- b) Un système spécial de verrouillage tenant les bords des bâches étroitement serrés lorsque le compartiment de charge *{conteneur}* est fermé et scellé. Ce système sera muni d'une ouverture à travers laquelle l'anneau de métal visé au paragraphe 6 du présent article pourra passer et être assujéti par la corde ou le câble visé au para-graphe 9 du présent article (à titre d'exemple, voir le croquis No 8 joint à la présente annexe).
{ECE/TRANS/17/Amend.14 ; entré en vigueur le 1er août 1992}

12. Les marques d'identification devant figurer sur le conteneur, ainsi que la plaque d'agrément prévue à la deuxième partie de la présente annexe, ne devront en aucun cas être recouvertes par la bâche.

Article 5

Conteneurs à bâches coulissantes

1. Lorsqu'il y a lieu, les dispositions des articles 1, 2 et 3 et 4 du présent Règlement s'appliquent aux conteneurs à bâches coulissantes. En outre, ces conteneurs doivent être conformes aux dispositions du présent article.

2. Les bâches coulissantes, plancher, portes et autres éléments constitutifs du conteneur doivent être conformes aux prescriptions des paragraphes 6, 8, 9, et 11 de l'article 4 de ce Règlement, soit à celles des alinéas i) à vi) ci-après.

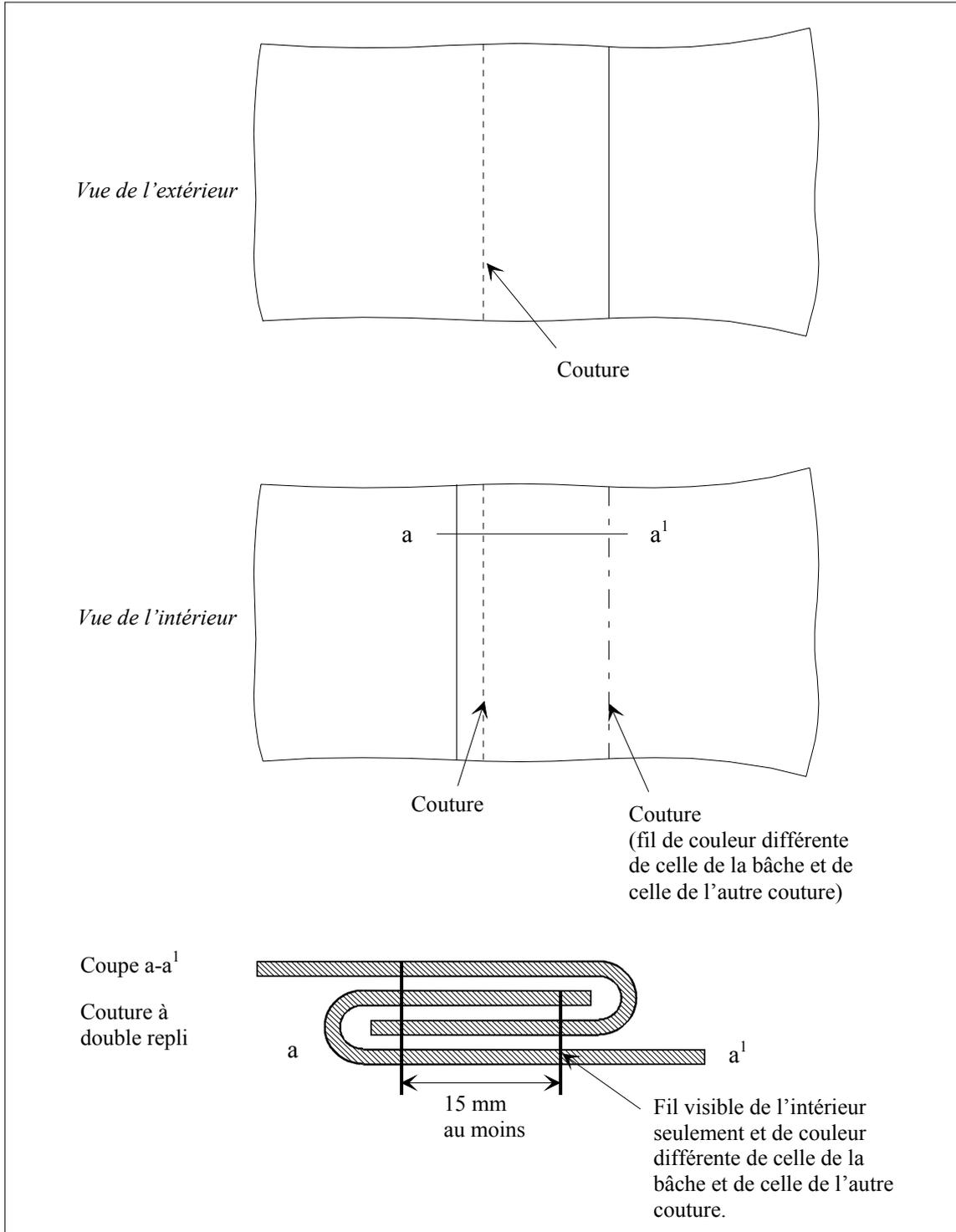
- i) Les bâches coulissantes, plancher, portes et autres éléments constitutifs du conteneur seront assemblés de manière à ne pas pouvoir être ouverts ou fermés sans laisser de traces visibles.

- ii) **La bâche recouvrira les éléments solides du haut de conteneur d'au moins $\frac{1}{4}$ de la distance effective entre les sangles de tension. La bâche recouvrira d'au moins 50 mm les éléments solides du bas du conteneur. L'ouverture horizontale entre la bâche et les éléments solides du conteneur ne pourra dépasser 10 mm perpendiculairement à l'axe longitudinal du conteneur, une fois ce dernier fermé et scellé pour la douane.**
- iii) **Le système de guidage de la bâche coulissante et les autres parties mobiles seront assemblés de manière que les portes fermées et scellées pour la douane et les autres parties mobiles ne puissent être ni ouvertes ni fermées de l'extérieur sans laisser de traces visibles. Le système de guidage de la bâche coulissante et les autres parties mobiles seront assemblés de manière qu'il soit impossible d'accéder au conteneur sans laisser de traces visibles. Le système est décrit par le croquis No 9 figurant en appendice au présent Règlement.**
- iv) **La distance horizontale entre les sangles de tension, utilisées à des fins douanières, sur les éléments solides du conteneur ne dépassera pas 200 mm. L'écart peut toutefois être plus grand mais il ne doit pas y avoir plus de 300 mm entre les anneaux de part et d'autre du montant si la conception du conteneur et des bâches est propre à empêcher tout accès au conteneur. Dans tous les cas, les conditions définies en ii) ci-dessus doivent être respectées.**
- v) **L'écart entre les sangles de tension ne doit pas dépasser 600 mm.**
- vi) **Les liens de fermeture utilisés pour assujettir les bâches aux éléments solides du conteneur seront conformes aux prescriptions du paragraphe 9 de l'article 4 de ce Règlement.**

{ECE/TRANS/17/Amend.20 ; entré en vigueur le 12 juin 2001}

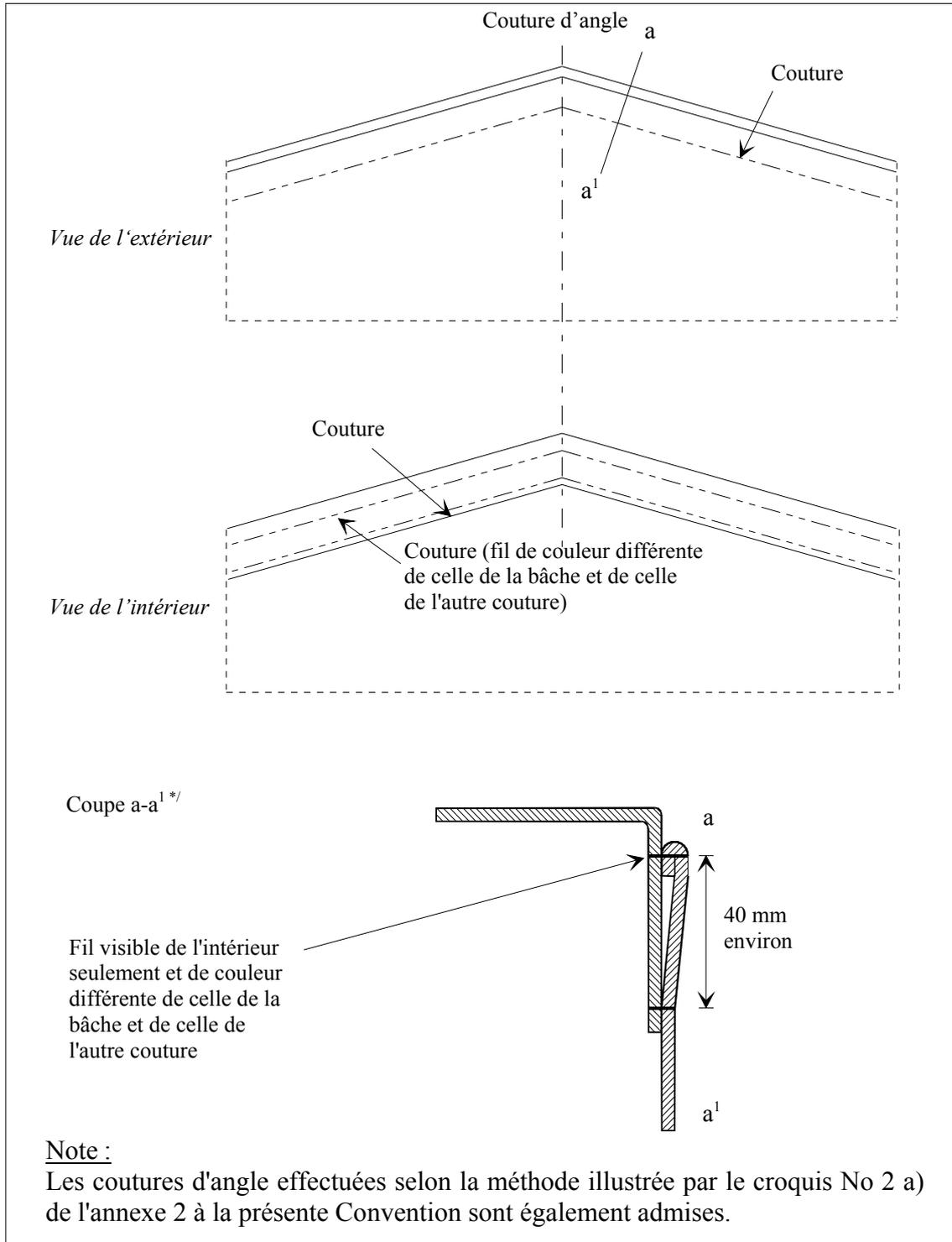
Première partie - Croquis No 1

BÂCHES FAITES DE PLUSIEURS PIÈCES



Première partie - Croquis No 2

BÂCHES FAITES DE PLUSIEURS PIÈCES

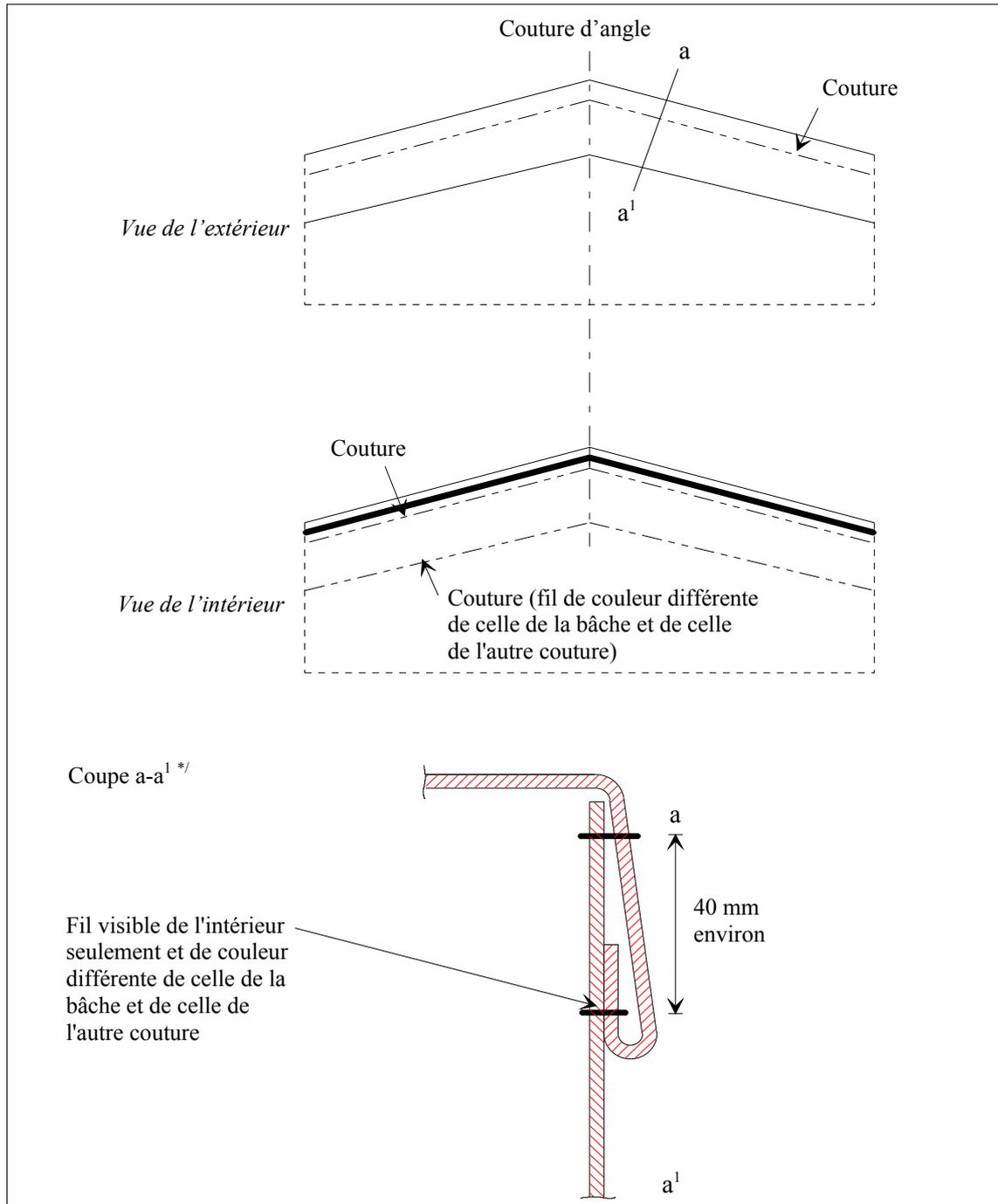


**/ Ce croquis illustre la section pliée en haut de la bâche conformément au paragraphe 3 de l'article 3 de l'annexe 2.*

Commentaire

Le croquis No 2 a) de l'annexe 2 "BÂCHES FAITES DE PLUSIEURS PIÈCES -ASSEMBLAGE PAR COUTURE" est reproduit à l'annexe 7 comme exemple d'une méthode agréée pour coudre les coutures d'angle conformément à la note mentionnée ci-dessus.

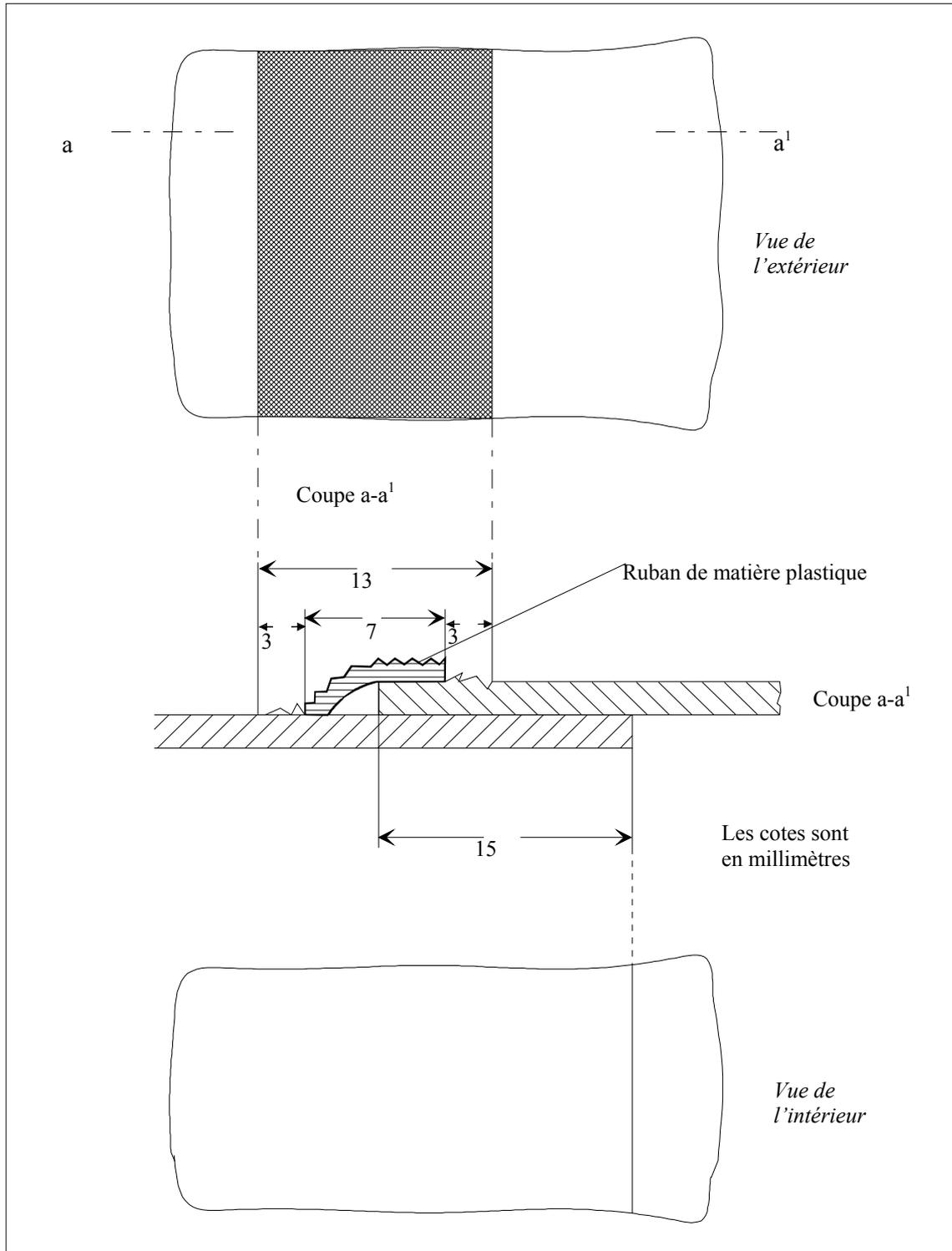
{TRANS/WP.30/147, paragraphe 32}



*/ Ce croquis illustre la section pliée en haut de la bâche conformément au paragraphe 3 de l'article 3 de l'annexe 2.

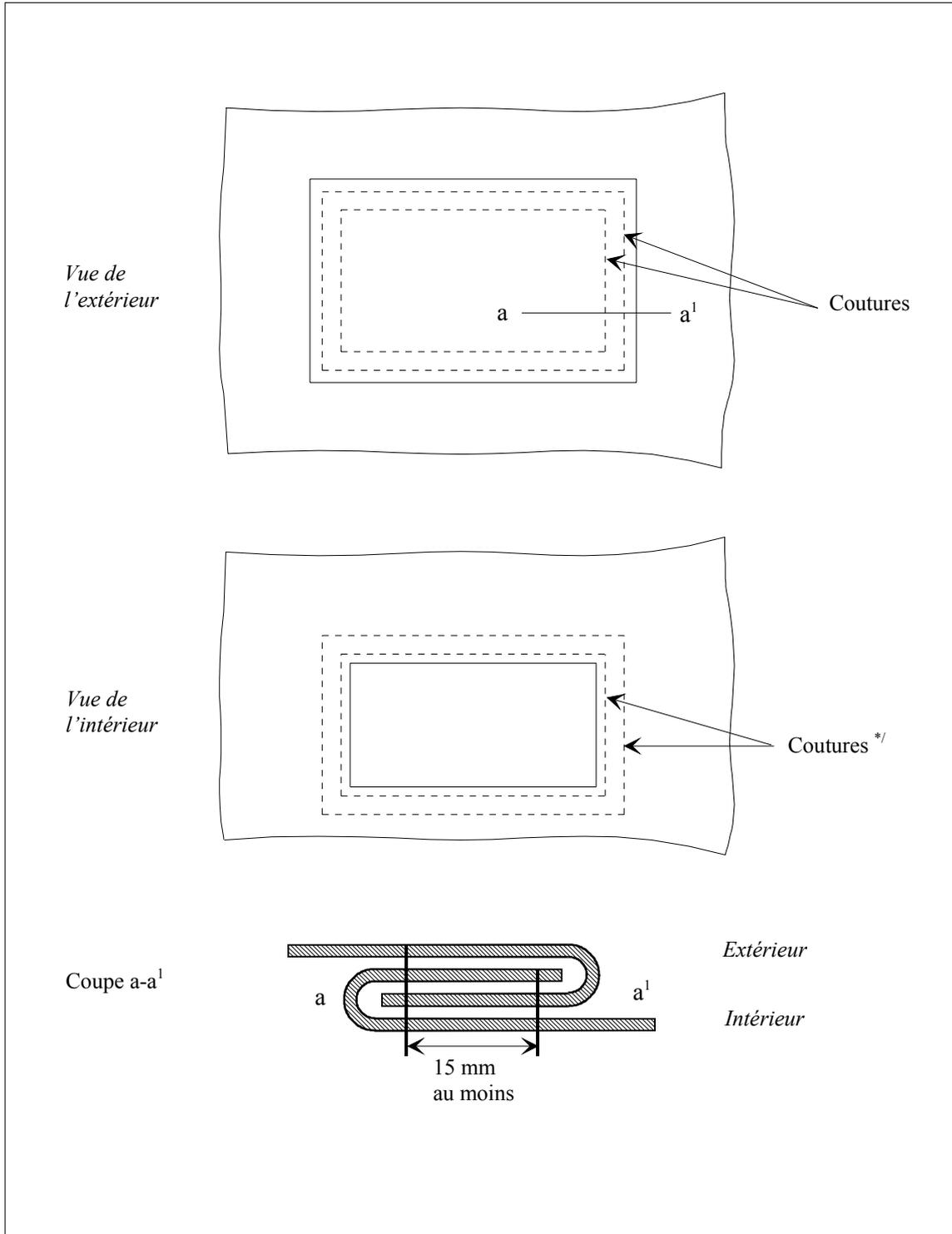
Croquis No 3

BÂCHES FAITES DE PLUSIEURS PIÈCES



Croquis No 4

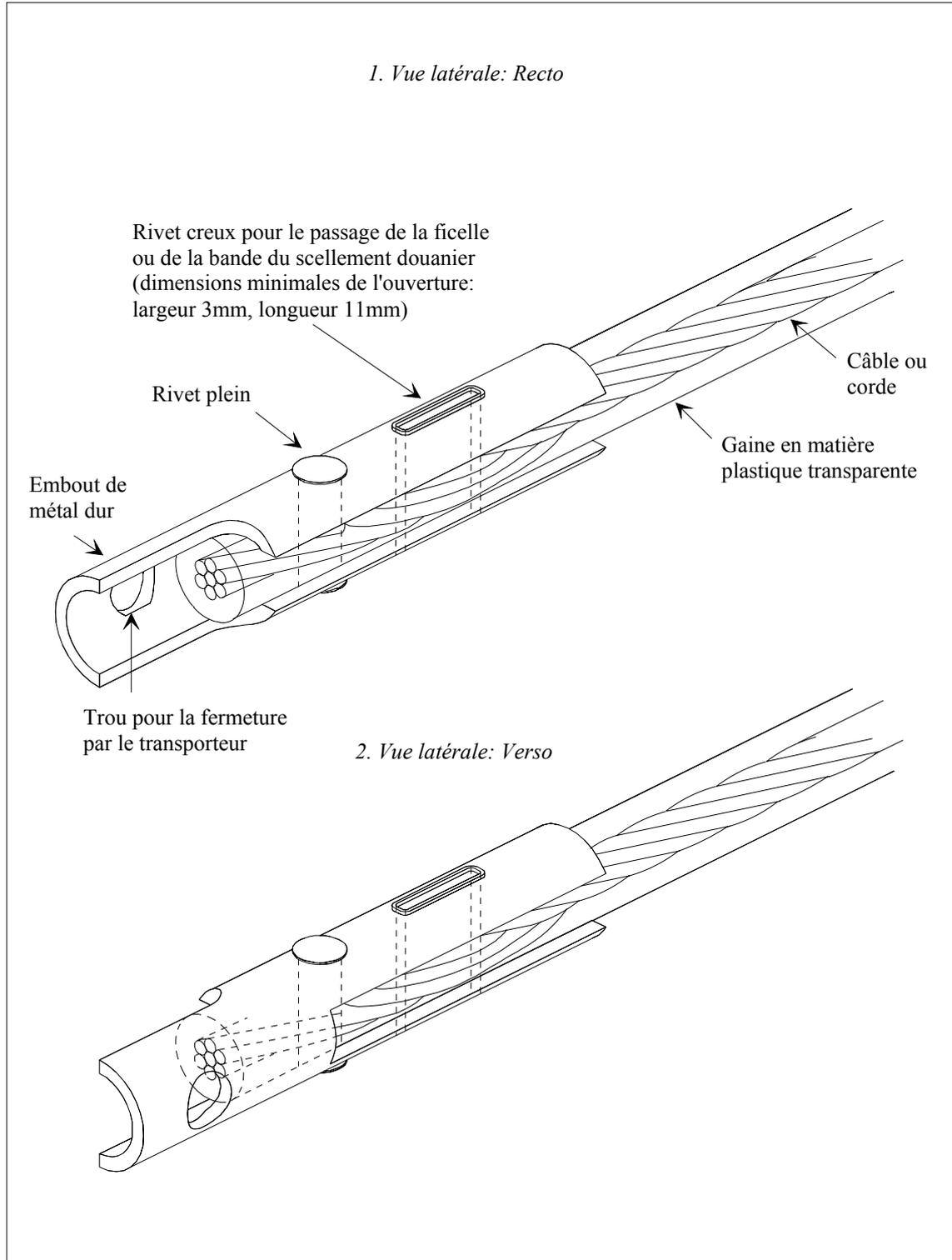
RACCOMMODAGE DE LA BÂCHE

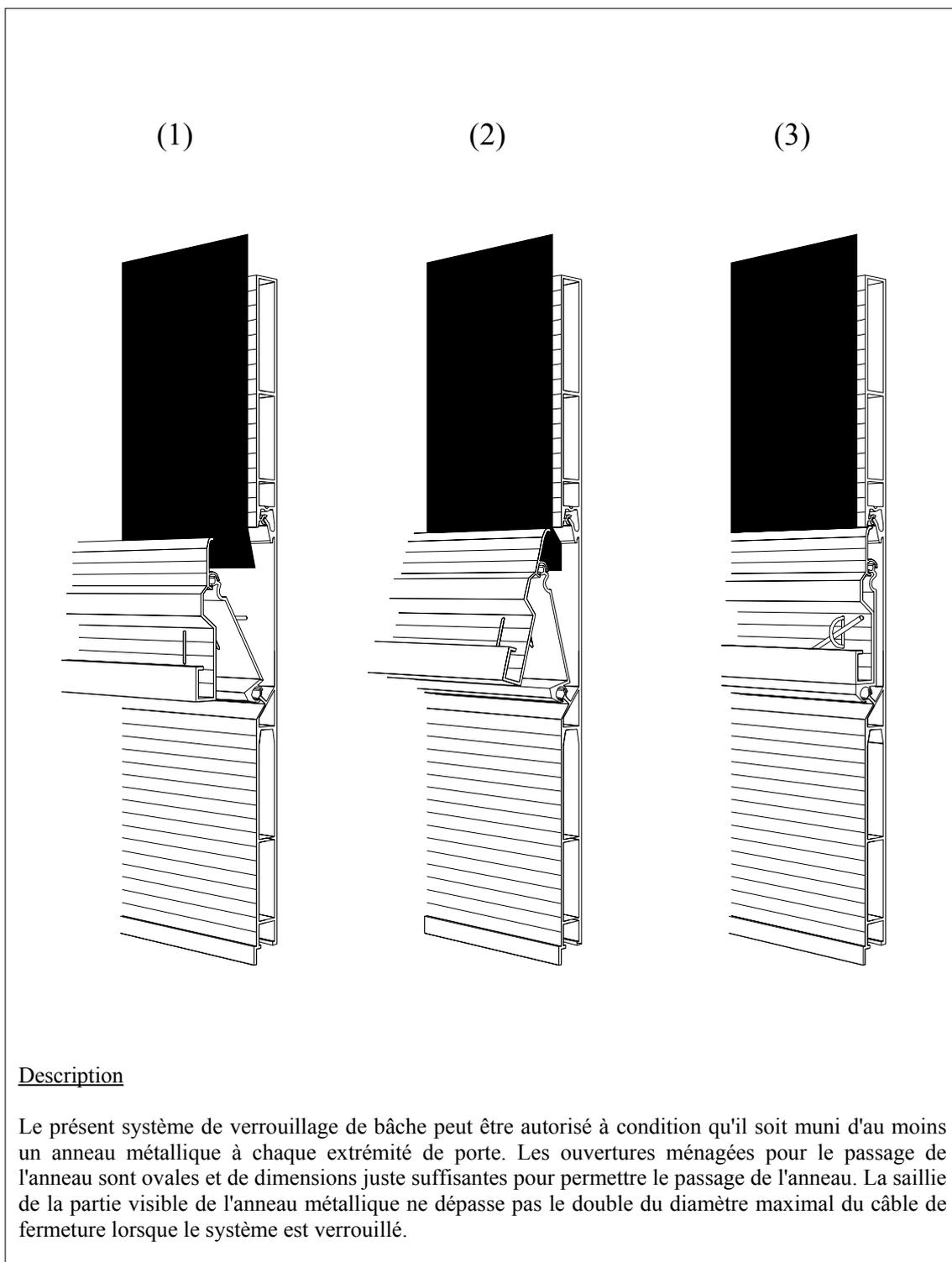


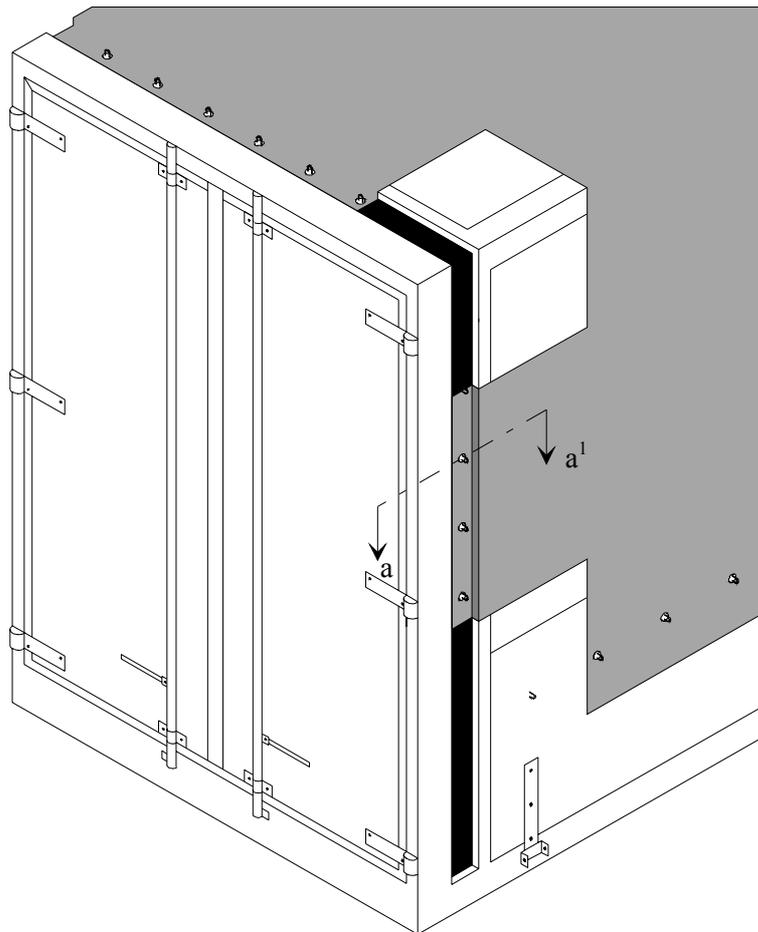
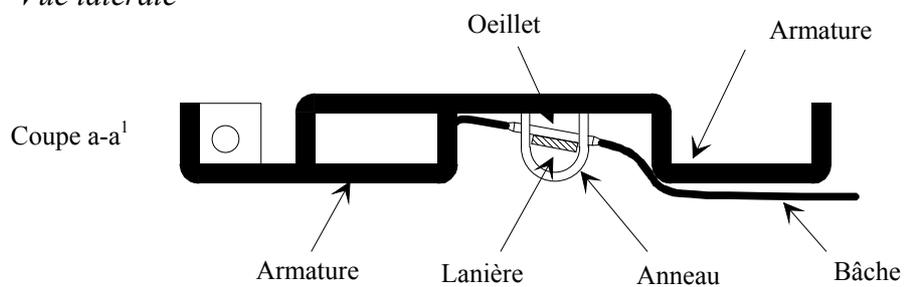
^{*/} Les fils visibles de l'intérieur devront être de couleur différente de celle des fils visibles de l'extérieur, et de celle de la bâche.

Croquis No 5

SPECIMEN D'EMBOUT



Croquis No 6**EXEMPLE DE SYSTEME DE VÉRROUILLAGE DE BÂCHE**

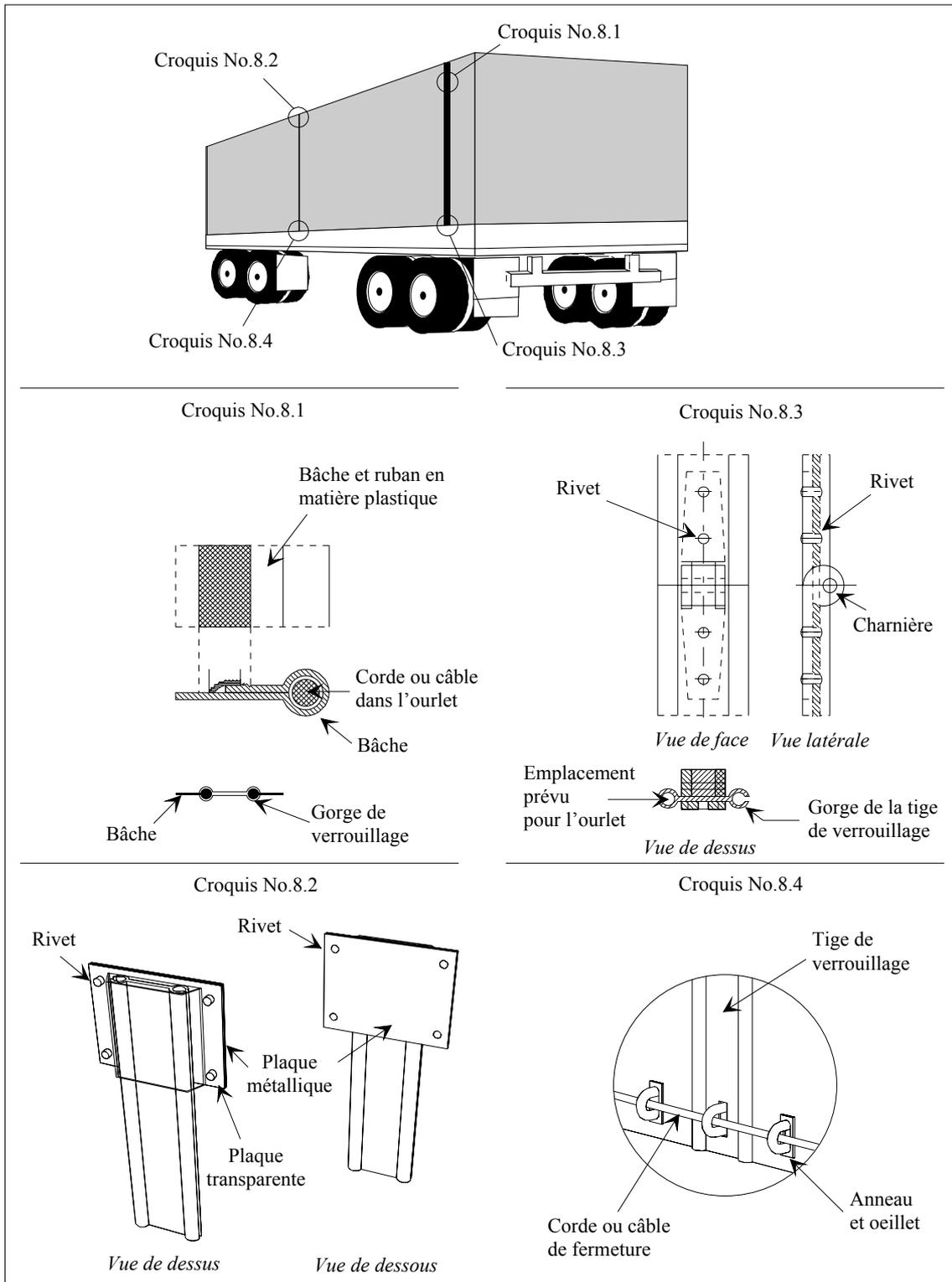
Croquis No 7**EXEMPLE DE BÂCHE FIXÉE À UNE ARMATURE SPÉCIALEMENT CONÇUE***Vue latérale***Description**

Cette fixation de bâche aux conteneurs est acceptable à condition que les anneaux soient encastrés dans le profil et que leur partie extérieure ne dépasse pas la profondeur maximum du profil. La largeur du profil doit être aussi réduite que possible.

Croquis No 8

**SYSTEME DE VERROUILLAGE AUX OUVERTURES
POUR LE CHARGEMENT ET LE DECHARGEMENT**

{Description à la page suivante}



Description

Avec ce système de verrouillage, les deux bords des ouvertures de la bâche utilisée pour le chargement et le déchargement sont réunis par une tige de verrouillage en aluminium. Sur toute leur longueur, les ouvertures de la bâche sont munies d'une corde ou d'un câble enserré dans un ourlet (voir croquis No 8.1), de telle sorte qu'il est impossible de sortir la bâche de la gorge de la tige de verrouillage. L'ourlet est du côté extérieur et soudé selon les prescriptions du paragraphe 4 de l'article 3 de l'annexe 2 de la Convention.

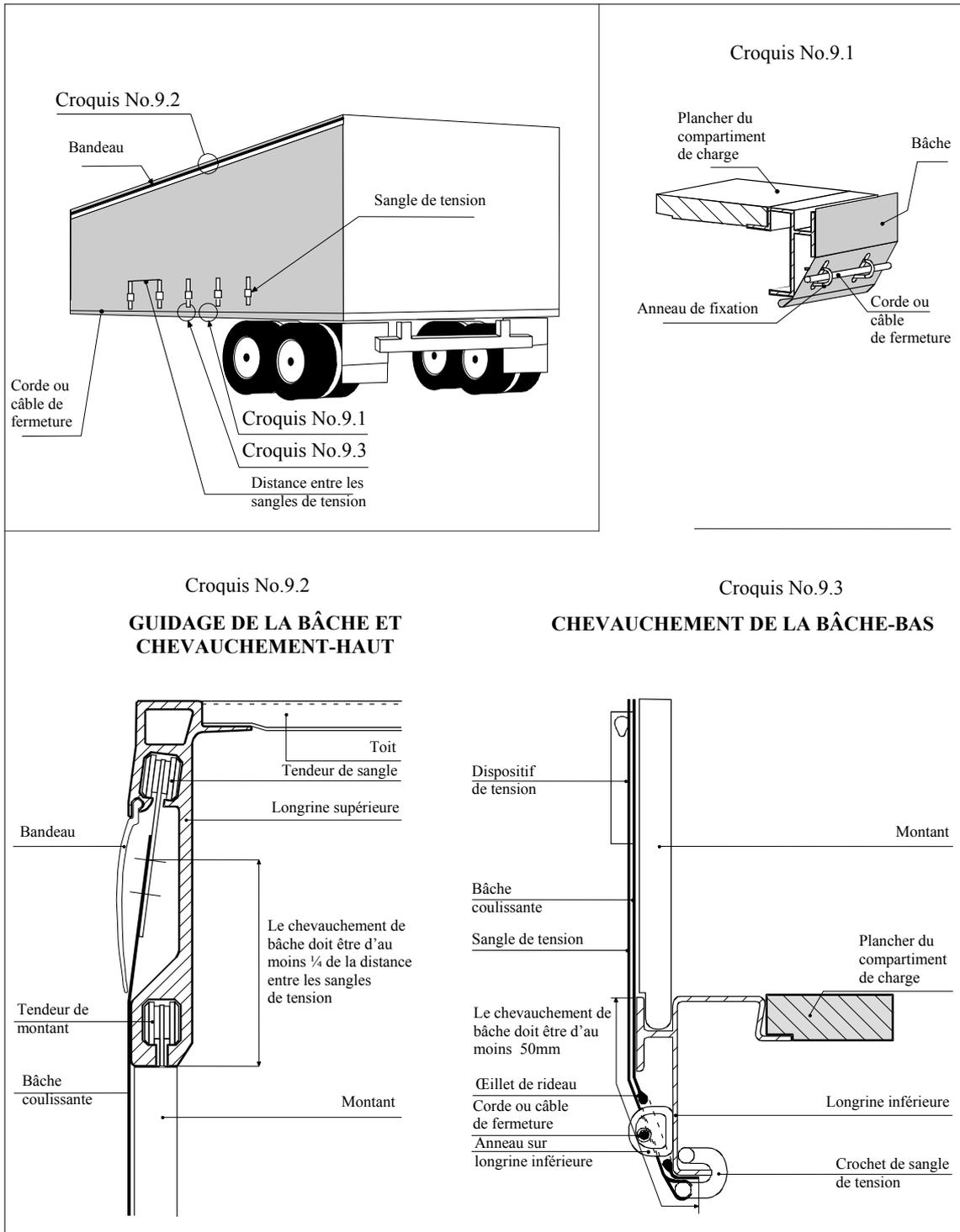
Les bords doivent être introduits dans les gorges de la tige de verrouillage en aluminium puis poussés dans les deux glissières longitudinales parallèles. Quand la tige de verrouillage est en position verticale, les bords de la bâche sont réunis.

A la limite supérieure de l'ouverture, la tige de verrouillage est bloquée par une plaque de plastique transparent rivetée à la bâche (voir croquis No 8.2). La tige de verrouillage est en deux parties, reliées par une charnière rivetée, ce qui permet de la plier pour la mettre en place ou l'enlever plus facilement. Cette dernière doit être conçue de manière à empêcher que l'on puisse enlever la broche quand le système est verrouillé (voir croquis No 8.3).

Une ouverture est ménagée en bas de la tige de verrouillage pour laisser passer l'anneau. Cette ouverture est ovale et permet tout juste le passage de l'anneau (voir croquis No 8.4). La corde ou le câble de fermeture TIR est passé dans cet anneau pour bloquer la tige de verrouillage.

Croquis No 9

MODÈLE DE CONSTRUCTION D'UN CONTENEUR À BÂCHES COULISSANTES



Annexe 7

Deuxième partie

PROCÉDURES RELATIVES À L'AGRÉMENT DES CONTENEURS SATISFAISANT AUX CONDITIONS TECHNIQUES PRÉVUES A LA PREMIÈRE PARTIE

Généralités

1. Les conteneurs peuvent être agréés pour le transport de marchandises sous scellement douanier :
 - a) soit au stade de la fabrication, par type de construction (procédure d'agrément au stade de la fabrication) ;
 - b) soit à un stade postérieur à la fabrication, individuellement ou pour un nombre déterminé de conteneurs d'un même type (procédure d'agrément à un stade postérieur à la fabrication).

Dispositions communes aux deux procédures d'agrément

2. L'autorité compétente qui procède à l'agrément délivrera au demandeur, après agrément, un certificat d'agrément valable, selon le cas, pour une série illimitée de conteneurs du type agréé ou pour un nombre déterminé de conteneurs.
3. Le bénéficiaire de l'agrément devra apposer, avant utilisation pour le transport de marchandises sous scellement douanier, une plaque d'agrément sur le ou les conteneurs agréés.
4. La plaque d'agrément devra être fixée à demeure, à un endroit où elle soit nettement visible et à côté de toute autre plaque délivrée à des fins officielles.

Commentaires au paragraphe 4

Fixation des plaques d'agrément

L'utilisation de colle forte pour la fixation des plaques d'agrément sur les conteneurs construits en matière plastique satisfait aux dispositions de la Convention à condition que les plaques d'agrément soient fixées de telle manière qu'elles ne puissent être facilement enlevées et pour autant que les dispositions de la deuxième partie de l'annexe 7 de la Convention soient observées.

{TRANS/GE.30/10, paragraphes 35 et 36}

Plaque unique d'identification

La fixation permanente, en un endroit clairement visible du conteneur agréé, d'une embase sur laquelle les plaques d'agrément requises peuvent être regroupées et montées de manière qu'elles ne puissent être facilement enlevées est permise pour autant que les prescriptions de la deuxième partie de l'annexe 7 de la Convention sont respectées.

L'utilisation de décalcomanies à côté et en complément des plaques d'agrément sur les conteneurs pour permettre aux transporteurs d'identifier facilement les plaques d'agrément est autorisée mais ne doit en aucun cas être considérée comme remplaçant les plaques d'agrément.
{TRANS/WP.30/133, paragraphes 18 à 24 ; TRANS/WP.30/135, paragraphes 15 à 19 ; TRANS/WP.30/AC.2/27, annexe 3}

5. La plaque d'agrément, conforme au modèle No 1 reproduit à l'appendice 1 de la présente partie, sera constituée par une plaque de métal mesurant au moins 20 cm sur 10 cm. Elle portera sur sa surface gravées en creux ou en relief, ou autrement inscrites de manière à être lisibles en permanence, les indications ci-après exprimées au moins en français ou en anglais :

- a) **la mention "Agréé pour le transport sous scellement douanier" ;**
- b) **le nom du pays où le conteneur a été agréé, soit en toutes lettres, soit au moyen du signe distinctif utilisé pour indiquer le pays d'immatriculation des véhicules automobiles en circulation routière internationale et le numéro du certificat d'agrément (chiffres, lettres, etc.), ainsi que l'année de l'agrément (par exemple "NL/26/73" signifie : Pays-Bas, certificat d'agrément No 26, délivré en 1973) ;**
- c) **le numéro d'ordre du conteneur, attribué par le constructeur (numéro de fabrication) ;**
- d) **si le conteneur a été agréé par type de construction, les numéros ou lettres d'identification du type du conteneur.**

Note explicative au paragraphe 5 d)

Si deux conteneurs bâchés, agréés pour le transfert sous scellement douanier, ont été combinés de telle sorte qu'ils constituent un seul conteneur recouvert d'une seule bâche et satisfaisant aux conditions de transport sous scellement douanier, il ne sera pas exigé de certificat d'agrément distinct ou de plaque d'agrément distincte pour cet ensemble.

6. Si un conteneur ne satisfait plus aux conditions techniques prescrites pour son agrément, il devra, avant de pouvoir être utilisé pour le transport de marchandises sous scellement douanier, être remis dans l'état qui lui avait valu l'agrément, de manière à satisfaire à nouveau à ces conditions techniques.

7. Lorsque les caractéristiques essentielles d'un conteneur sont modifiées, ce conteneur ne sera plus couvert par l'agrément accordé et devra être agréé de nouveau par l'autorité compétente avant de pouvoir être utilisé pour le transport de marchandises sous scellement douanier.

**Dispositions particulières à l'agrément par type de construction
au stade de la fabrication**

8. Lorsque les conteneurs sont fabriqués en série selon un même type de construction, le constructeur pourra demander l'agrément par type de construction à l'autorité compétente du pays de fabrication.

Commentaire au paragraphe 8

Agrément des conteneurs dans un pays autre que le pays de fabrication

*Si le texte du paragraphe 8 de la deuxième partie de l'annexe 7 ne se prête pas à une autre interprétation, les problèmes relatifs à l'agrément des conteneurs dans un pays autre que le pays de fabrication peuvent être résolus par l'application pratique des dispositions des paragraphes 15 à 17 de la deuxième partie de l'annexe 7 qui permettent l'agrément des conteneurs à un stade postérieur à celui de la fabrication.
{TRANS/GE.30/43, paragraphe 27}*

9. Le constructeur devra indiquer, dans sa demande, les numéros ou les lettres d'identification qu'il attribue au type de conteneur dont il demande l'agrément.

10. Cette demande devra être accompagnée de plans et d'une spécification détaillée de la construction du type de conteneur à agréer.

11. Le constructeur devra s'engager par écrit :

- a) à présenter à l'autorité compétente ceux des conteneurs du type en cause qu'elle désire examiner ;
- b) à permettre à l'autorité compétente d'examiner d'autres unités à tout moment au cours de la production de la série du type considéré ;
- c) à informer l'autorité compétente de toute modification des plans ou des spécifications, quelle qu'en soit l'importance, avant d'y donner suite ;
- d) à porter sur les conteneurs en un endroit visible, en plus des marques prévues sur la plaque d'agrément, les numéros ou lettres d'identification du type de construction, ainsi que le numéro d'ordre de chaque conteneur dans la série du type considéré (numéro de fabrication) ;
- e) à tenir un état des conteneurs fabriqués selon le type agréé.

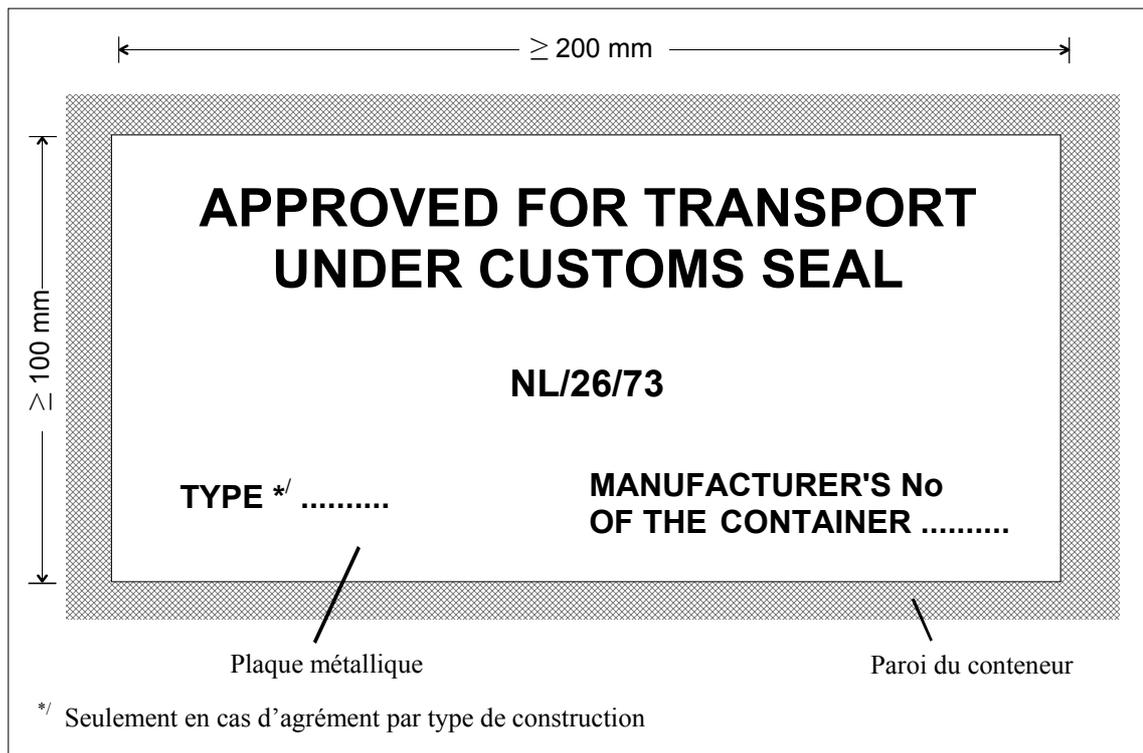
12. L'autorité compétente indiquera, le cas échéant, les modifications à apporter au type de construction prévu pour pouvoir accorder l'agrément.
13. Aucun agrément par type de construction ne sera accordé sans que l'autorité compétente ait constaté, par l'examen d'un conteneur ou de plusieurs conteneurs fabriqués selon ce type de construction, que les conteneurs de ce type satisfont aux conditions techniques prescrites à la première partie.
14. Lorsqu'un type de conteneur est agréé, il sera délivré au demandeur un seul certificat d'agrément conforme au modèle No II reproduit à l'appendice 2 de la présente partie et valable pour tous les conteneurs qui seront construits conformément aux spécifications du type agréé. Ce certificat autorise le constructeur à apposer, sur chaque conteneur de la série du type, la plaque d'agrément du modèle décrit au paragraphe 5 de la présente partie.

Dispositions particulières à l'agrément à un stade postérieur à la fabrication

15. Lorsque l'agrément n'a pas été demandé au stade de la fabrication, le propriétaire, l'exploitant ou le représentant de l'un ou de l'autre pourront demander l'agrément à l'autorité compétente à laquelle il leur est possible de présenter le conteneur ou les conteneurs qu'ils désirent faire agréer.
16. Toute demande d'agrément soumise dans le cas prévu au paragraphe 15 de la présente partie devra indiquer le numéro d'ordre (numéro de fabrication) porté sur chaque conteneur par le constructeur.
17. L'autorité compétente procédera à l'inspection d'autant de conteneurs qu'elle le jugera nécessaire et délivrera, après avoir constaté que ce conteneur ou ces conteneurs satisfont aux conditions techniques indiquées à la première partie, un certificat d'agrément conforme au modèle No III reproduit à l'appendice 3 de la présente partie et valable uniquement pour le nombre de conteneurs agréés. Ce certificat, qui portera le numéro ou les numéros d'ordre du constructeur du conteneur ou des conteneurs auxquels il se rapporte, autorisera le demandeur à apposer sur chaque conteneur agréé la plaque d'agrément prévue au paragraphe 5 de la présente partie.

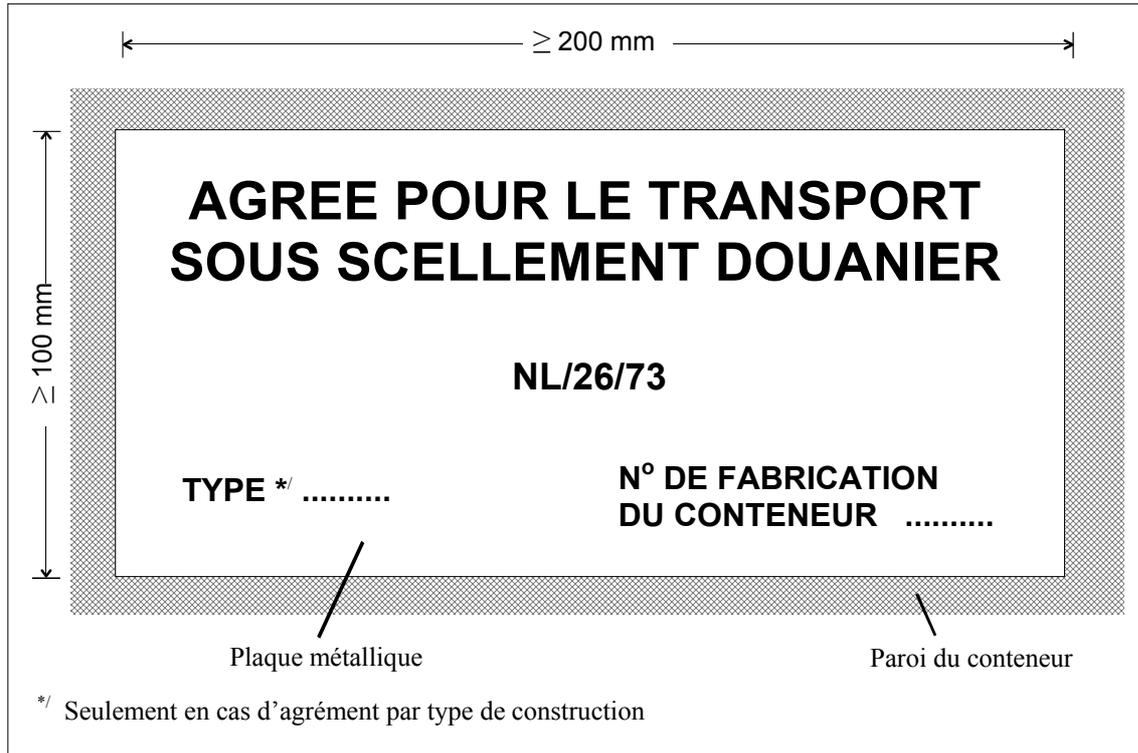
Appendice 1

**Modèle No I
Plaque d'agrément
(version anglaise)**



Appendice 1

**Modèle No I
Plaque d'agrément
(version française)**



Appendice 2**Modèle No II**

**Convention douanière relative au transport international
de marchandises sous le couvert de carnets TIR (1975)**

Certificat d'agrément par type de construction

1. Numéro du certificat^{*/}
2. Il est certifié que le type de conteneur décrit ci-après a été agréé et que les conteneurs construits d'après ce type peuvent être admis pour le transport des marchandises sous scellement douanier.
3. Genre du conteneur
4. Numéro ou lettres d'identification du type de construction
5. Numéro d'identification des plans de construction
6. Numéro d'identification des spécifications de construction
7. Tare
8. Dimensions extérieures, en cm
9. Caractéristiques essentielles de construction (nature des matériaux, genre de construction, etc.)
.....
10. Le présent certificat est valable pour tous les conteneurs construits conformément aux plans et spécifications visés ci-dessus.
11. Délivré à
(nom et adresse du constructeur)
qui est autorisé à apposer une plaque d'agrément sur chaque conteneur du type agréé construit par ses soins.
A, le 20.....
(lieu) (date)
Par
(signature et cachet de l'organisation ou du service émetteur)

^{*/} Indiquer les lettres et les chiffres qui seront apposés sur la plaque d'agrément (voir alinéa b) du paragraphe 5 de la deuxième partie de l'annexe 7 à la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR, 1975).

{Avis important à la page suivante}

AVIS IMPORTANT

(Paragraphe 6 et 7 de la deuxième partie de l'annexe 7 de la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR, 1975)

6. Si un conteneur ne satisfait plus aux conditions techniques prescrites pour son agrément, il devra, avant de pouvoir être utilisé pour le transport de marchandises sous scellement douanier, être remis dans l'état qui lui avait valu l'agrément, de manière à satisfaire à nouveau à ces conditions techniques.

7. Lorsque les caractéristiques essentielles d'un conteneur sont modifiées, ce conteneur ne sera plus couvert par l'agrément accordé et devra être agréé de nouveau par l'autorité compétente avant de pouvoir être utilisé pour le transport de marchandises sous scellement douanier.

Appendice 3**Modèle No III****Convention douanière relative au transport international de
marchandises sous le couvert de carnets TIR, 1975****Certificat d'agrément
accordé à un stade postérieur à la fabrication**

1. Numéro du certificat ^{*/}
2. Il est certifié que le(s) conteneur(s) ci-après a (ont) été agréé(s) pour le transport de marchandises sous scellement douanier.
3. Genre du (des) conteneur(s)
4. Numéro d'ordre attribué au(x) conteneur(s) par le constructeur
5. Tare
6. Dimensions extérieures, en cm
7. Caractéristiques essentielles de construction (nature des matériaux, genre de construction, etc.)
.....
8. Délivré à.....
(nom et adresse du demandeur)
qui est autorisé à apposer une plaque d'agrément sur le(s) conteneur(s) indiqué(s) ci-dessus.
A, le 20.....
(lieu) (date)
Par
(signature et cachet de l'organisation ou du service émetteur)

^{*/} Indiquer les lettres et les chiffres qui seront apposés sur la plaque d'agrément (voir alinéa b) du paragraphe 5 de la deuxième partie de l'annexe 7 à la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR, 1975.

{Avis important à la page suivante}

AVIS IMPORTANT

(Paragraphe 6 et 7 de la deuxième partie de l'annexe 7 de la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR, 1975)

6. Si un conteneur ne satisfait plus aux conditions techniques prescrites pour son agrément, il devra, avant de pouvoir être utilisé pour le transport de marchandises sous scellement douanier, être remis dans l'état qui lui avait valu l'agrément, de manière à satisfaire à nouveau à ces conditions techniques.

7. Lorsque les caractéristiques essentielles d'un conteneur sont modifiées, ce conteneur ne sera plus couvert par l'agrément accordé et devra être agréé de nouveau par l'autorité compétente avant de pouvoir être utilisé pour le transport de marchandises sous scellement douanier.

Annexe 7

Troisième partie

Notes explicatives

Notes explicatives

Les notes explicatives relatives à l'annexe 2 figurant à l'annexe 6 de la présente Convention s'appliquent mutatis mutandis aux conteneurs agréés pour le transport sous scellement douanier en application des dispositions de la présente Convention.

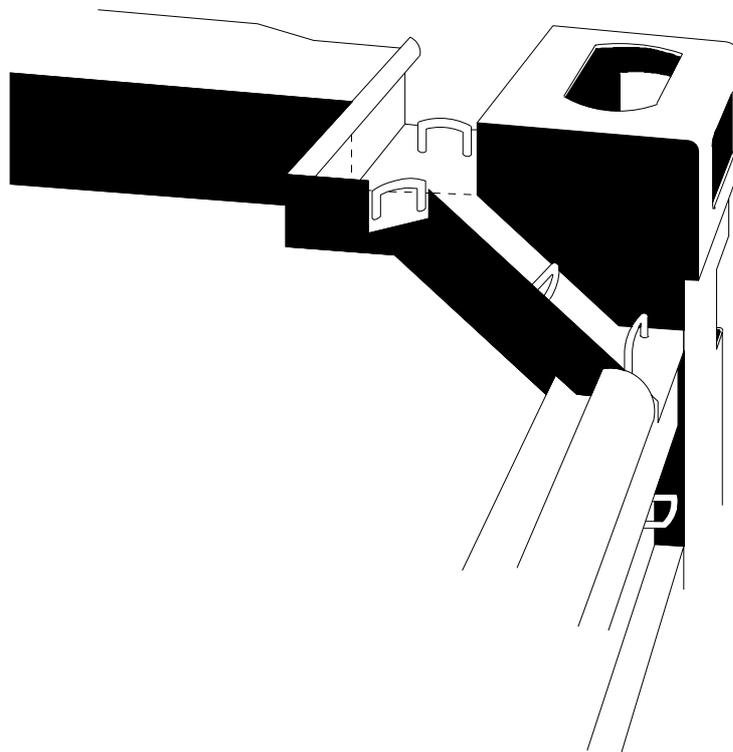
Note :

{Les notes explicatives figurant dans la troisième partie ont été placées à la suite des dispositions auxquelles elles se rapportent. Les croquis relatifs aux notes explicatives sont inclus dans la troisième partie}

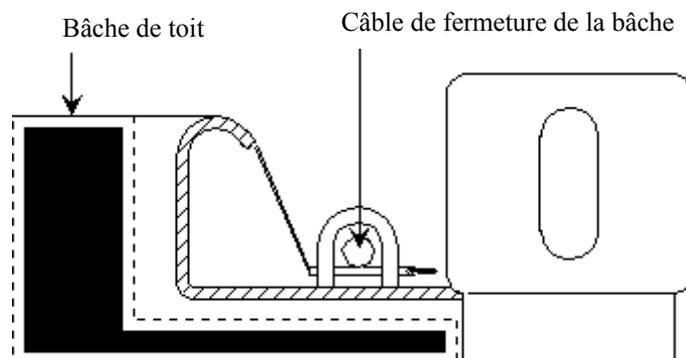
DISPOSITIF DE FIXATION D'UNE BÂCHE AUTOUR DES FERRURES DE COIN

Le dispositif reproduit ci-dessous répond aux prescriptions
des alinéas a) du paragraphe 6 de l'article 4 de la première partie.

Fixation aux montants d'angle



Vue en coupe



Annexe 8

COMPOSITION, FONCTIONS ET RÈGLEMENT INTÉRIEUR DU COMITÉ DE GESTION ET DE LA COMMISSION DE CONTRÔLE TIR^{*/}

COMPOSITION, FONCTIONS ET RÈGLEMENT INTÉRIEUR DU COMITÉ DE GESTION^{*/}

Article premier

- i) Les Parties contractantes sont membres du Comité de gestion.
- ii) Le Comité peut décider que les administrations compétentes des Etats visés au paragraphe 1 de l'article 52 de la présente Convention qui ne sont pas Parties contractantes ou des représentants d'organisations internationales peuvent, pour les questions qui les intéressent, assister à ses sessions en qualité d'observateurs.

Article 1 bis^{*/}

1. Le Comité examine toute proposition de modification de la Convention conformément aux paragraphes 1 et 2 de l'article 59.
2. Le Comité surveille l'application de la Convention et examine toute mesure prise par les Parties contractantes, les associations et les organisations internationales au titre de la Convention ainsi que leur conformité avec la Convention.
3. Le Comité, par l'intermédiaire de la Commission de contrôle TIR, supervise l'application de la Convention aux niveaux national et international et apporte son appui.

Article 2

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies fournit au Comité des services de secrétariat.

^{*/} {ECE/TRANS/17/Amend.19 ; entré en vigueur le 17 février 1999}

Article 3

Le Comité procède, à sa première session de chaque année, à l'élection de son Président et de son Vice-Président.

Article 4

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies convoque le Comité, sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe, tous les ans, ainsi que sur la demande des administrations compétentes d'au moins cinq Etats qui sont Parties contractantes.

Article 5

Les propositions sont mises aux voix. Chaque Etat qui est Partie contractante représenté à la session dispose d'une voix. Les propositions autres que les amendements à la présente Convention sont adoptées par le Comité à la majorité des suffrages exprimés par les membres présents et votants. Les amendements à la présente Convention, ainsi que les décisions visées aux articles 59 et 60 de la présente Convention, sont adoptés à la majorité des deux tiers des suffrages exprimés par les membres présents et votants.

Article 6

Un quorum d'au moins le tiers des Etats qui sont Parties contractantes est nécessaire pour prendre les décisions.

{ECE/TRANS/17/Amend.16 ; entré en vigueur le 24 juin 1994}

Article 7

Le Comité adopte son rapport avant la clôture de sa session.

Article 8

En l'absence de dispositions pertinentes dans la présente annexe, le Règlement intérieur de la Commission économique pour l'Europe est applicable sauf si le Comité en décide autrement.

COMPOSITION, FONCTIONS ET RÈGLEMENT INTÉRIEUR DE LA COMMISSION DE CONTROLE TIR

Article 9 ^{*/}

1. La Commission de contrôle TIR, créée par le Comité de gestion conformément à l'article 58 ter, est composée de neuf membres de Parties contractantes à la Convention différentes. Le Secrétaire de la Convention TIR participe aux sessions de la Commission.

2. Les membres de la Commission de contrôle TIR sont élus par le Comité de gestion à la majorité des membres présents et votants. Le mandat de chaque membre de la Commission de contrôle TIR est de deux ans. Les membres de la Commission de contrôle TIR sont rééligibles. Le mandat de la Commission de contrôle TIR doit être établi par le Comité de gestion.

Article 10 ^{*/}

La Commission de contrôle TIR :

- a) supervise l'application de la Convention, y compris le fonctionnement du système de garantie, et exerce les fonctions qui lui sont confiées par le Comité de gestion ;**
- b) supervise l'impression et la délivrance centralisées des carnets TIR aux associations, fonction qui peut être exécutée par une organisation internationale agréée à laquelle il est fait référence dans l'article 6 ;**
- c) coordonne et encourage l'échange de renseignements confidentiels et autres informations entre les autorités compétentes des Parties contractantes ;**
- d) coordonne et encourage l'échange de renseignements entre les autorités compétentes des Parties contractantes, les associations et les organisations internationales ;**
- e) facilite le règlement des différends entre les Parties contractantes, les associations, les compagnies d'assurance et les organisations internationales sans préjudice de l'article 57 sur le règlement des différends ;**

^{*/} {ECE/TRANS/17/Amend.19 ; entré en vigueur le 17 février 1999}

- f) appuie la formation du personnel des autorités douanières et des autres parties intéressées, concernées par le régime TIR ;
- g) tient un registre central en vue de la diffusion, aux Parties contractantes, des renseignements que fourniront les organisations internationales auxquelles il est fait référence dans l'article 6 sur tous les règlements et procédures prescrits pour la délivrance des carnets TIR par des associations, dans la mesure où ils concernent les conditions et prescriptions minimales établies dans l'annexe 9 ;
- h) surveille le prix des carnets TIR.

Article 11 ^{*/}

1. Le Secrétaire de la Convention TIR convoque une session de la Commission à la demande du Comité de gestion ou à celle d'au moins trois membres de la Commission.
2. La Commission s'efforce de prendre les décisions par consensus. Faute de consensus, elles sont mises aux voix et adoptées à la majorité des suffrages exprimés par les membres présents et votants. Aux fins de la prise de décisions, le quorum est de cinq membres. Le Secrétaire de la Convention TIR ne prend pas part au vote.
3. La Commission élit un président et adopte toute autre disposition relative au règlement intérieur.
4. Au moins une fois par an ou à la demande du Comité de gestion, la Commission fait rapport sur ses activités au Comité de gestion, auquel elle présente également des comptes vérifiés. La Commission est représentée au Comité de gestion par son président.
5. La Commission examine toute information et toute question qui lui sont transmises par le Comité de gestion, les Parties contractantes, le Secrétaire de la Convention TIR, les associations nationales et les organisations internationales auxquelles il est fait référence dans l'article 6 de la Convention. Ces organisations internationales ont le droit de participer aux sessions de la Commission de contrôle TIR en qualité d'observateurs, à moins que le Président n'en décide autrement. Si nécessaire, toute autre organisation peut, à l'invitation du Président, participer en qualité d'observateur aux sessions de la Commission.

^{*/} {ECE/TRANS/17/Amend.19 ; entré en vigueur le 17 février 1999}

Article 12 ^{*/}

Le Secrétaire de la Convention TIR est un membre du secrétariat de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe. Il exécute les décisions de la Commission de contrôle TIR dans le cadre du mandat de la Commission. Le Secrétaire de la Convention TIR est assisté d'un secrétariat TIR dont la taille est déterminée par le Comité de gestion.

Article 13 ^{*/}

1. En attendant que d'autres sources de financement soient obtenues, le fonctionnement de la Commission de contrôle TIR et le secrétariat TIR sont financés par un droit prélevé sur chaque Carnet TIR distribué par l'organisation internationale à laquelle il est fait référence dans l'article 6.

Notes explicatives à l'article 13, paragraphe 1 ^{*/}

8.13.1-1 Dispositions financières

Au terme d'une période initiale de deux ans, les Parties contractantes à la Convention envisagent le financement de la Commission de contrôle TIR et du secrétariat TIR par le budget ordinaire de l'Organisation des Nations Unies. Cela n'exclut pas une prorogation des dispositions financières initiales si un financement de l'Organisation des Nations Unies ou d'autres sources venait à faire défaut.

8.13.1-2 Fonctionnement de la Commission de contrôle TIR

Les travaux des membres de la Commission de contrôle TIR seront financés par leurs gouvernements respectifs.

2. Le montant et les modalités de recouvrement de ce droit sont déterminés par le Comité de gestion à la suite de consultations avec l'organisation internationale à laquelle il est fait référence dans l'article 6. Toute proposition tendant à modifier ce droit doit être approuvée par le Comité de gestion.

^{*/} {ECE/TRANS/17/Amend.19 ; entré en vigueur le 17 février 1999}

Annexe 9 ^{*/}**ACCÈS AU RÉGIME TIR****Première partie****HABILITATION DES ASSOCIATIONS À DÉLIVRER DES CARNETS TIR****Conditions et prescriptions minimales**

1. Pour être habilitée par les Parties contractantes à délivrer des carnets TIR et à se porter caution selon l'article 6 de la Convention, une association devra satisfaire aux conditions et prescriptions minimales ci-après :

a) Preuve qu'elle opère officiellement en tant qu'organisation représentative des intérêts du secteur des transports depuis au moins un an.

Note explicative au paragraphe 1 a) ^{*/}

9.I.1 a) Organisation

Les dispositions du paragraphe 1 a) de la première partie de l'annexe 9 portent sur les organisations qui participent au commerce international des marchandises, y compris les chambres de commerce.

b) Preuve de la solidité de sa situation financière et de l'existence des moyens logistiques lui permettant de remplir les obligations qui lui incombent au titre de la Convention.

c) Preuve que son personnel possède les connaissances pour appliquer la Convention comme il convient.

d) Absence d'infractions graves ou répétées à l'encontre de la législation douanière ou fiscale.

^{*/} {ECE/TRANS/17/Amend.19 ; entré en vigueur le 17 février 1999}

- e) **Etablissement d'un accord écrit ou de tout autre instrument juridique entre elle et les autorités compétentes de la Partie contractante sur le territoire de laquelle elle est établie. Une copie certifiée conforme de l'accord écrit ou de tout autre instrument juridique avec, le cas échéant, une traduction certifiée exacte, en anglais, français ou russe, sera déposée auprès de la Commission de contrôle TIR. Toute modification de cet accord écrit ou de tout autre instrument juridique sera immédiatement portée à l'attention de la Commission de contrôle TIR.**
- f) **Un engagement, dans l'accord écrit ou tout autre instrument juridique visé à l'alinéa e) ci-dessus, que l'association :**
- i) **respectera les obligations stipulées à l'article 8 de la Convention ;**
 - ii) **acceptera le montant maximum par Carnet TIR, déterminé par la Partie contractante, que l'on peut exiger d'elle conformément au paragraphe 3 de l'article 8 de la Convention ;**
 - iii) **vérifiera continûment et, en particulier, avant de demander que des personnes soient habilitées à accéder au régime TIR, le respect par ces personnes des conditions et prescriptions minimales stipulées dans la deuxième partie de la présente annexe ;**
 - iv) **accordera sa garantie à toutes les responsabilités encourues, dans le pays sur le territoire duquel elle est établie, à l'occasion des opérations effectuées sous couvert des carnets TIR qu'elle a elle-même délivrés ou qui l'auront été par des associations étrangères affiliées à l'organisation internationale à laquelle elle est elle-même affiliée ;**
 - v) **couvrira ses responsabilités à la satisfaction des autorités compétentes des Parties contractantes sur le territoire desquelles elle est établie auprès d'une compagnie d'assurance, d'un groupe d'assureurs ou d'une institution financière. Le(s) contrat(s) d'assurance ou de garantie financière couvrira (couvriront) la totalité de ses responsabilités en rapport avec les opérations effectuées sous couvert des carnets TIR qu'elle a elle-même délivrés ou qui l'auront été par des associations étrangères affiliées à la même organisation internationale que celle à laquelle elle est elle-même affiliée.**

Les délais de notification de l'annulation des contrats d'assurance ou de garantie financière ne seront pas inférieurs à ceux de la notification d'annulation de l'accord écrit ou de tout autre instrument juridique visé à l'alinéa e). Une copie certifiée conforme du (des) contrat(s) d'assurance ou de garantie financière ainsi que de tous les avenants ultérieurs à ces documents sera déposée auprès de la Commission de contrôle TIR ainsi qu'une traduction certifiée exacte, le cas échéant, en anglais, français ou russe.

Commentaires au paragraphe 1 (v)

a) Dans le contexte du système international d'assurance administré par l'Union internationale des transports routiers (IRU) pour le compte de ses associations membres, comme il est précisé dans le document TRANS/WP.30/R.195 de la CEE, chaque association est tenue de remettre aux autorités compétentes de chaque Partie contractante une copie certifiée conforme du texte intégral du contrat général d'assurance conclu entre les assureurs internationaux (niveau 3), d'une part, et chacune des associations membres de l'IRU, d'autre part, en tant que bénéficiaires. Ce contrat, qui doit être signé par le ou les représentants des assureurs internationaux, des associations et de l'IRU, doit couvrir la totalité des responsabilités des associations à la satisfaction des autorités compétentes et doit comprendre toutes les clauses de l'assurance, les échéances et les motifs possibles de résiliation du contrat d'assurance. Ce contrat général d'assurance est identique pour toutes les associations nationales participant au titre du régime TIR.

Tant que la législation nationale de l'une des Parties contractantes à la Convention interdira la signature par les associations nationales en tant que parties assurées du contrat général d'assurance, on pourra admettre, exceptionnellement et pour une période limitée, que le contrat général d'assurance ne soit conclu et signé que par des représentants de l'IRU, agissant en son nom et au nom de ses associations membres et de tiers, et par des représentants des assureurs internationaux. Cette disposition temporaire ne modifie pas les responsabilités des associations garantes, telles qu'elles sont stipulées dans la Convention.

b) Des copies certifiées conformes du contrat général d'assurance mentionné sous a) doivent être communiquées immédiatement par les autorités compétentes de chaque Partie contractante à la Commission de contrôle TIR, accompagnées de copies certifiées conformes du contrat écrit approuvé ou de tout autre instrument juridique établi entre l'association et les autorités compétentes de la Partie contractante, en application de l'alinéa e) du premier paragraphe de la première partie de l'annexe 9 de la Convention.

c) Toute modification apportée au contrat général mentionné sous a) doit être immédiatement portée à l'attention des autorités compétentes de chaque Partie contractante et de la Commission de contrôle TIR par les associations et par l'IRU.

*d) Le délai de notification de l'annulation du contrat général d'assurance mentionné sous a) est de six (6) mois.
{TRANS/WP.30/AC.2/51, paragraphe 17 et 19 ;
TRANS/WP.30/AC.2/49, annexe 2 ; TRANS/WP.30/1998/17, paragraphe 6
à 9 ; TRANS/WP.30/1998/11, paragraphe 32 à 36 ; TRANS/WP.30/1998/7}*

- vi) permettra aux autorités compétentes de vérifier tous les dossiers et les comptes tenus quant à l'administration du régime TIR ;**
- vii) acceptera une procédure pour le règlement efficient des différends liés à l'utilisation indue ou frauduleuse des carnets TIR ;**
- viii) acceptera que tout manquement grave ou répété aux présentes conditions et prescriptions minimales entraîne la révocation de l'habilitation à émettre des carnets TIR ;**
- ix) respectera strictement les décisions des autorités compétentes de la Partie contractante sur le territoire de laquelle elle est établie en ce qui concerne l'exclusion de personnes conformément à l'article 38 de la Convention et à la deuxième partie de la présente annexe ;**

- x) **acceptera d'appliquer scrupuleusement toutes les décisions adoptées par le Comité de gestion et la Commission de contrôle TIR, dans la mesure où les autorités compétentes des Parties contractantes sur le territoire desquelles elle est établie les auront acceptées.**
- 2. Les Parties contractantes sur le territoire desquelles l'association est établie révoqueront l'habilitation à émettre des carnets TIR en cas de manquement grave ou répété aux présentes conditions et prescriptions minimales.**
- 3. L'habilitation d'une association dans les conditions énoncées ci-dessus ne préjugera pas des responsabilités et engagements incombant à cette association en vertu de la Convention.**
- 4. Les conditions et prescriptions minimales stipulées plus haut ne préjugent pas des conditions et prescriptions supplémentaires que les Parties contractantes souhaiteraient éventuellement prescrire.**

Deuxième partie

HABILITATION DES PERSONNES PHYSIQUES ET MORALES À UTILISER DES CARNETS TIR

Conditions et prescriptions minimales

1. Les personnes souhaitant avoir accès au régime TIR sont tenues de satisfaire les conditions et prescriptions minimales ci-après :
 - a) Expérience démontrée ou, au moins, aptitude à effectuer régulièrement des transports internationaux (titulaire d'un permis de transports internationaux, etc.).
 - b) Situation financière saine.
 - c) Connaissance démontrée en matière d'application de la Convention TIR.
 - d) Absence d'infractions graves ou répétées à l'encontre de la législation douanière ou fiscale.
 - e) Engagement écrit envers l'association, selon lequel la personne :
 - i) respectera toutes les formalités douanières exigées au titre de la Convention aux bureaux de douane de départ, de passage et de destination ;
 - ii) paiera les sommes dues, visées aux paragraphes 1 et 2 de l'article 8 de la Convention, si les autorités compétentes l'exigent, conformément au paragraphe 7 de l'article 8 de la Convention ;
 - iii) dans la mesure où la législation nationale le permet, autorisera les associations à vérifier les informations relatives aux conditions et prescriptions minimales susmentionnées.
2. Les autorités compétentes des Parties contractantes et les associations elles-mêmes peuvent introduire des conditions et des prescriptions supplémentaires et plus restrictives pour l'accès au régime TIR, à moins que les autorités compétentes n'en décident autrement.

Procédure

3. Les Parties contractantes décideront, conformément à la législation nationale, des procédures à suivre pour accéder au régime TIR sur la base des conditions et prescriptions minimales énoncées aux paragraphes 1 et 2.

Note explicative au paragraphe 3

9.II.3 Comité d'habilitation

Il est recommandé d'établir des comités nationaux d'habilitation comprenant des représentants des autorités compétentes, des associations nationales et des autres organisations concernées.

{ECE/TRANS/17/Amend.19 ; entré en vigueur le 17 février 1999}

4. Conformément à la formule type d'habilitation jointe (FTH), les autorités compétentes transmettent à la Commission de contrôle TIR, sous une semaine à compter de la date d'habilitation ou de retrait de l'habilitation à utiliser des Carnets TIR, les précisions voulues sur chaque personne.

5. L'association transmet chaque année une liste mise à jour au 31 décembre de toutes les personnes habilitées ainsi que de celles dont l'habilitation a été retirée. La liste est transmise aux autorités compétentes une semaine après le 31 décembre. Les autorités compétentes en communiquent une copie à la Commission de contrôle TIR.

6. L'autorisation d'accéder au régime TIR ne constitue pas en soi un droit d'obtenir des carnets TIR auprès des associations.

7. L'habilitation d'une personne à utiliser les carnets TIR conformément aux conditions et prescriptions minimales énoncées ci-dessus ne préjuge pas des responsabilités et engagements de cette personne en vertu de la Convention.

Commentaires à la Partie II, Procédure

Coopération entre autorités compétentes

Lors de la procédure d'habilitation d'une personne à utiliser des carnets TIR conformément à la deuxième partie de l'annexe 9 de la Convention, les autorités compétentes de la Partie contractante où la personne concernée réside ou est domiciliée doivent dûment tenir compte de toute information notifiée par une autre Partie contractante conformément au paragraphe 2 de l'article 38 au sujet d'infraction grave ou répétée à la législation douanière commise par cette personne. Ainsi, afin de permettre à la Partie contractante où la personne concernée réside ou est domiciliée de bien étudier le cas, il importe que la notification fournisse le maximum de détails.

{TRANS/WP.30/196, paragraphe 76 ; TRANS/WP.30/200, paragraphe 68 ; TRANS/WP.30/AC.2/67, paragraphe 63 et annexe 3}

Exclusion d'un transporteur national du régime TIR.

Afin d'exclure du régime TIR un transporteur national coupable d'une infraction grave à la réglementation douanière, commise sur le territoire du pays où il réside ou est domicilié, il est recommandé aux autorités douanières de recourir aux dispositions du paragraphe 4 de l'article 6 et du paragraphe 1 d) de la deuxième partie de l'annexe 9 plutôt qu'aux dispositions du paragraphe 1 de l'article 38. En effet, l'application de ces dernières risquerait d'aboutir à une situation dans laquelle un transporteur exclu du régime TIR dans son propre pays pourrait continuer à effectuer des opérations TIR dans un pays où il aurait encore l'autorisation d'utiliser des carnets TIR.

{TRANS/WP.30/196, paragraphe 77 ; TRANS/WP.30/200, paragraphe 68 ; TRANS/WP.30/AC.2/67, paragraphe 63 et annexe 3}

FORMULE TYPE D'HABILITATION (FTH)

Pays :

Nom de l'association :

Nom de l'autorité compétente :

A remplir par l'association nationale et/ou l'autorité compétente								
Numéro d'identification	Nom de la (des) personne(s) ou de l'entreprise	Adresse professionnelle	Point de contact et numéro d'appel (No de tél., de téléscripateur et de courrier électronique)	Immatriculation commerciale ou numéro de permis, etc.*/	Retrait d'habilitation précédent**/	Date d'habilitation **/	Date de retrait de l'habilitation **/	Cachet/signature
...								
...								
...								

*/ Si disponible.

**/ Le cas échéant.

Pour toute personne faisant l'objet d'une demande d'habilitation transmise par l'association agréée, les informations ci-après, au minimum, devront être fournies aux autorités compétentes :

- **Numéro d'identification individuel et unique attribué à la personne par l'association garante (en coopération avec l'organisation internationale à laquelle elle est affiliée).**
- **Nom(s) et adresse(s) de la (des) personne(s) ou de l'entreprise (pour les associations commerciales fournir aussi le nom des dirigeants responsables).**
- **Point de contact (personne physique autorisée à fournir aux autorités douanières et aux associations des renseignements sur le régime TIR) avec indication complète des numéros de téléphone, de téléscripateur et de courrier électronique).**
- **Immatriculation commerciale No ou permis de transports internationaux No ou autre (si disponible).**
- **(Le cas échéant) Retrait d'habilitation précédent, y compris la date, la durée et la nature de ce retrait.**

3 PARTIES CONTRACTANTES À LA CONVENTION TIR DE 1975

Parties contractantes	Pays avec lesquels peut être établie une opération de transit TIR (au 1er juillet 2004) ^{*/}
Afghanistan	-
Albanie	Albanie
Algérie	-
Allemagne	Allemagne
Arménie	Arménie
Autriche	Autriche
Azerbaïdjan	Azerbaïdjan
Bélarus	Bélarus
Belgique	Belgique
Bosnie-Herzégovine	-
Bulgarie	Bulgarie
Canada	-
Chili	-
Chypre	Chypre
Croatie	Croatie
Danemark	Danemark
Espagne	Espagne
Estonie	Estonie
Etats-Unis d'Amérique	-
Ex-rép. yougoslave de Macédoine	Ex-rép. yougoslave de Macédoine
Fédération de Russie	Fédération de Russie
Finlande	Finlande
France	France
Géorgie	Géorgie
Grèce	Grèce
Hongrie	Hongrie
Indonésie	-
Iran (République islamique d')	Iran (République islamique d')
Irlande	Irlande
Israël	Israël
Italie	Italie
Jordanie	Jordanie
Kazakhstan	Kazakhstan

^{*/} Sur la base des données fournies par l'IRU.

Parties contractantes**Pays avec lesquels peut être établie une
opération de transit TIR
(au 1er juillet 2004) ^{*/}**

Kirghizistan	Kirghizistan
Koweït	Koweït
Lettonie	Lettonie
Liban	Liban
Lituanie	Lituanie
Luxembourg	Luxembourg
Malte	Malte
Maroc	Maroc
Mongolie	Mongolie
Norvège	Norvège
Ouzbékistan	Ouzbékistan
Pays-Bas	Pays-Bas
Pologne	Pologne
Portugal	Portugal
République arabe syrienne	République arabe syrienne
République de Corée	-
République de Moldova	République de Moldova
République tchèque	République tchèque
Roumanie	Roumanie
Royaume-Uni	Royaume-Uni
Serbie et Monténégro	Serbie et Monténégro
Slovaquie	Slovaquie
Slovénie	Slovénie
Suède	Suède
Suisse	Suisse
Tadjikistan	Tadjikistan
Tunisie	Tunisie
Turkménistan	Turkménistan
Turquie	Turquie
Ukraine	Ukraine
Uruguay	-
Communauté économique européenne	

^{*/} Sur la base des données fournies par l'IRU.

4 RÉSOLUTIONS ET RECOMMANDATIONS RELATIVES À LA CONVENTION DE 1975

4.1 RÉSOLUTION N° 49

MESURES À COURT TERME VISANT À ASSURER LA SÉCURITÉ ET LE FONCTIONNEMENT ÉFFICACE DU RÉGIME DE TRANSIT TIR

Résolution No 49
adoptée le 3 mars 1995 par le Groupe de travail CEE-ONU
des problèmes douaniers intéressant les transports

Le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports,

Soulignant l'importance d'un fonctionnement harmonieux et efficace de la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR de 1975) pour faciliter les transports et les échanges internationaux,

Préoccupé par le nombre de cas de fraude douanière et de contrebande dans le cadre du système de transit TIR qui risque de compromettre les mesures de facilitation prévues dans la Convention TIR de 1975,

Résolu à sauvegarder le système de transit TIR qui favorise le développement des échanges et en particulier le transport international des marchandises,

Convaincu que le système de transit TIR ne peut être sauvegardé que par une action commune et concertée de toutes les parties au système de transit TIR (autorités douanières, associations garantes nationales chargées de délivrer les carnets, IRU et compagnies d'assurance) dans le cadre de laquelle un échange d'informations illimité sur tous les aspects du système est considéré comme essentiel,

En attendant la révision de la Convention TIR de 1975, décide à l'unanimité que les mesures à court terme ci-après devront être appliquées au plus tôt par les autorités compétentes des Parties contractantes à la Convention TIR de 1975 :

1. Afin de faciliter la détection des carnets TIR déchargés de façon frauduleuse et d'accélérer la procédure de déchargement, les Parties contractantes voudront peut-être créer, dans la mesure du possible et en harmonie avec les prescriptions nationales, des bureaux centralisateurs ou mettre en oeuvre des procédures centralisées pour administrer les carnets TIR ;
2. Les Parties contractantes devraient instituer des procédures accélérées de décharge et de recherche pour le transport des marchandises sensibles ;
3. Les Parties contractantes et l'IRU prendront toutes les mesures nécessaires pour que les carnets TIR "Tabac/Alcool" soient remis en service rapidement et assortis de garanties d'un montant forfaitaire correspondant aux frais potentiels encourus ;
4. Grâce à des règlements nationaux appropriés, les Parties contractantes veillent à ce que les bureaux de douane de destination ou de sortie renvoient les volets No 2 des carnets TIR aux bureaux centralisateurs ou aux bureaux de douane de départ ou d'entrée dans les meilleurs délais et au plus tard dans les cinq jours ouvrables qui suivent l'acheminement de l'opération TIR ;
5. En vue de faciliter le contrôle douanier des envois de tabac et d'alcool, les Parties contractantes voudront peut-être limiter, en respectant les pratiques administratives nationales, le nombre de bureaux de douane autorisés à accepter les carnets TIR "Tabac/Alcool" ;
6. Les Parties contractantes font en sorte que, pour le transport du tabac et de l'alcool ainsi que pour d'autres marchandises sensibles définies comme telles par les autorités compétentes, des informations préalables sur le transport desdites marchandises sous scellement douanier soient adressées immédiatement par le bureau de douane de départ ou d'entrée au bureau de douane de destination ou de sortie ;
7. Conformément à l'article 20 de la Convention TIR de 1975, les Parties contractantes prescrivent des délais et, dans la mesure du possible, des itinéraires à suivre pour les véhicules routiers et les conteneurs dans le cas de transport sous scellement douanier de tabac et d'alcool ainsi que d'autres marchandises sensibles définies par les autorités compétentes. Les Parties contractantes sont engagées instamment à appliquer les sanctions prévues dans leur législation nationale en cas de non-respect de ces prescriptions ;

8. Les Parties contractantes veillent à ce que soient appliquées les dispositions de l'article 38 de la Convention prévoyant la possibilité d'exclure temporairement ou à titre définitif du bénéfice de l'application de la Convention TIR de 1975 toute personne coupable d'une infraction grave à l'encontre de la législation douanière nationale ou aux règlements applicables aux transports internationaux de marchandises ;
9. Les Parties contractantes prennent toutes les mesures nécessaires pour éviter le vol et l'utilisation non autorisée des cachets de douane et peuvent prévoir l'utilisation de nouvelles techniques, telles que les encres de sécurité spéciales, afin d'empêcher que les cachets de douane ne soient falsifiés ;
10. Les Parties contractantes demandent que l'IRU et les associations garantes nationales appliquent simplement les critères et les contrôles administratifs convenus en vue de garantir, dans la mesure du possible, la fiabilité et l'intégrité des entrepreneurs de transport ;
11. Les Parties contractantes et les autres parties concernées par le régime de transit TIR intensifient l'échange d'informations et de renseignements concernant le système de transit TIR entre elles, conformément à la législation nationale. A cette fin, elles établissent des centres de coordination de la lutte contre la fraude au sein des autorités compétentes. Les adresses, y compris les numéros de téléphone et de télécopie de ces centres de coordination, seront communiquées au secrétariat de la CEE-ONU dans les meilleurs délais en vue de l'établissement d'un répertoire international.

Invite les Parties contractantes à étudier attentivement les propositions de l'IRU sur la mise en service de systèmes d'échange de données informatisées pour l'administration des carnets TIR qui leur seront transmis par le secrétariat de la CEE-ONU, en vue de leur adoption éventuelle ;

Prie les Parties contractantes à la Convention TIR de 1975 de faire savoir au Secrétaire exécutif de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU), avant le 1er juin 1995, s'ils approuvent la présente résolution ;

Demande au Secrétaire exécutif de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) d'informer toutes les Parties contractantes à la Convention TIR de 1975 de l'adoption de la présente résolution.

Acceptées par

Allemagne
Autriche
Biélorus
Belgique
Bulgarie
Croatie
Danemark
Estonie
Fédération de Russie
Finlande
Grèce
Hongrie
Iran (République islamique d')
Irlande
Italie

Acceptées par

Jordanie
Lettonie
Lituanie
Luxembourg
Pays-Bas
Pologne
République tchèque
Roumanie
Royaume-Uni
Slovaquie
Slovénie
Suède
Suisse
Turquie
Communauté économique
européenne

4.2 RECOMMANDATION ADOPTÉE PAR LE COMITÉ DE GESTION DE LA CONVENTION TIR DE 1975 LE 20 OCTOBRE 1995

INTRODUCTION D'UN SYSTEME DE CONTROLE POUR LES CARNETS TIR

Recommandation adoptée par le Comité de gestion de la Convention TIR de 1975 le 20 octobre 1995

Le Comité de gestion,

Se référant à la résolution No 49 sur les mesures à court terme visant à assurer la sécurité et le fonctionnement efficace du régime de transit TIR, adoptée le 3 mars 1995 par le Groupe de travail CEE-ONU des problèmes douaniers intéressant les transports (TRANS/WP.30/162, annexe 2),

Se référant aussi à la communication urgente à l'attention de toutes les Parties contractantes à la Convention TIR de 1975, adoptée par le Groupe de contact TIR le 29 juin 1995 au sujet du transport de tabac et d'alcool en petites quantités (TRANS/WP.30/R.157, annexe),

Regrettant que, en dépit des activités des Parties contractantes pour contrôler plus efficacement le fonctionnement du régime de transit TIR conformément aux recommandations des deux instruments susmentionnés et en dépit des efforts de l'IRU, les assureurs internationaux ne seraient disposés à continuer d'accorder leur couverture que si les autorités douanières appliquent des mesures supplémentaires à court terme,

Déterminé à sauvegarder le système de transit TIR actuel,

En vue de fournir rapidement des données à l'IRU sur la présentation des carnets TIR aux bureaux de douane de destination, décide de recommander à toutes les Parties contractantes d'appliquer, à tous les bureaux de douane habilités à traiter les carnets TIR, la mesure suivante :

- (1) Les autorités douanières devraient transmettre aux associations garantes nationales compétentes, si possible via les bureaux centraux ou régionaux, par les moyens de communication disponibles les plus rapides (télécopie, courrier électronique, etc.) et si possible quotidiennement, au moins les informations suivantes sous forme normalisée, en ce qui concerne tous les carnets TIR présentés aux bureaux de douane de destination, telles que définies à l'article 1 l) de la Convention ^{***/} :
- a) Numéro de référence du Carnet TIR ;
 - b) Date et numéro d'inscription au registre des douanes ;
 - c) Nom ou numéro du bureau de douane de destination ;
 - d) Date et numéro de référence figurant sur le certificat de la fin de l'opération TIR (cases 24 à 28 du volet No. 2) au bureau de douane de destination (si différents de b)) ^{***/} ;
 - e) Fin partielle ou définitive ^{***/} ;
 - f) Fin de l'opération TIR certifiée avec ou sans réserve au bureau de douane de destination sans préjudice des articles 8 et 11 de la Convention ^{***/} ;
 - g) Autres renseignements ou documents (facultatif) ;
 - h) Numéro de la page ^{*/}.
- (2) La formule type de réconciliation ci-jointe pourrait être adressée aux autorités douanières par leurs associations nationales respectives ou par l'IRU :
- a) en cas de divergences entre les données transmises et celles figurant sur les souches du Carnet TIR utilisé ; ou
 - b) dans le cas où aucune donnée n'aura été transmise alors que le Carnet TIR utilisé a été renvoyé à l'association nationale.

Les autorités douanières doivent renvoyer dans les meilleurs délais la formule type de réconciliation correctement remplie ^{*/}.

^{*/} Amendée par le Comité de gestion, le 26 février 1999, {TRANS/WP.30/AC.2/53, paragraphe 43}

^{**/} Amendée par le Comité de gestion, le 25 février 2000, {TRANS/WP.30/AC.2/57, paragraphe 36}

^{***/} Amendée par le Comité de gestion, le 25 octobre 2002, {TRANS/WP.30/AC.2/67, annexe 5}

Prie les associations garantes nationales et l'IRU de laisser aux autorités douanières libre accès à leurs banques de données respectives concernant les carnets TIR, si elles le souhaitent ;

Prie aussi les autorités douanières et les associations garantes nationales de conclure un accord, conforme au droit national, régissant l'échange de données susmentionné ;

Croit comprendre que l'échange de données susmentionné remplacera, dès que possible, mais le 31 décembre 1995 au plus tard, la procédure existante de contrôle privée séparée dans les Parties contractantes où elle est encore appliquée ;

Prie les Parties contractantes et l'IRU de faire rapport aux prochaines sessions du Comité de gestion, du Groupe de travail CEE-ONU des problèmes douaniers intéressant les transports et du Groupe de contact TIR, sur l'application de la mesure susmentionnée.

**Annexe à la recommandation adoptée par le Comité de gestion de la Convention
TIR de 1975 du 20 octobre 1995***

Formule type de réconciliation (FTR)							
À compléter par le demandeur de la réconciliation							
Destination :							
Bureau de douane régional (facultatif) :				Bureau de douane de destination :			
Nom :				Nom :			
Reçu le :				Reçu le :			
Date :				Date :			
Tampon				Tampon			
Données à confirmer							
Source des données :				<input type="checkbox"/> Carnet TIR		<input type="checkbox"/> Données SafeTIR	
Numéro de référence du Carnet TIR	Nom ou numéro du bureau de douane de destination	Numéro de référence figurant sur le certificat de la fin de l'opération TIR (cases 24 à 28 du volet n° 2) au bureau de douane de destination	Date figurant sur le certificat de la fin de l'opération TIR au bureau de douane de destination	Numéro de la page	Fin partielle/définitive	Fin de l'opération TIR certifiée avec ou sans réserve au bureau de douane de destination	Nombre de colis (facultatif)
Pièces jointes :				<input type="checkbox"/> Copie des souches du Carnet TIR		Autres : _____	
Réponse du bureau de douane de destination							
<input type="checkbox"/> Confirmation		<input type="checkbox"/> Correction (indiquer les modifications ci-après)			<input type="checkbox"/> Aucune référence trouvée de la fin de l'opération TIR		
Numéro de référence du Carnet TIR	Nom ou numéro du bureau de douane de destination	Numéro de référence figurant sur le certificat de la fin de l'opération TIR (cases 24 à 28 du volet n° 2) au bureau de douane de destination	Date figurant sur le certificat de la fin de l'opération TIR au bureau de douane de destination	Numéro de la page	Fin partielle/définitive	Fin de l'opération TIR certifiée avec ou sans réserve au bureau de douane de destination	Nombre de colis (facultatif)
Observations :							
Date :				Tampon et signature du bureau de douane de destination :			
Bureau central des douanes (facultatif)							
Observations :							
Date :				Tampon et/ou signature :			

*/ Modifiée le 25 février 2000 par le Comité de gestion TIR (TRANS/WP.30/AC.2/57, paragraphe 36).

4.3 RECOMMANDATION ADOPTÉE PAR LE COMITÉ DE GESTION DE LA CONVENTION TIR DE 1975 LE 20 OCTOBRE 2000

INCORPORATION DANS LE CARNET TIR DU NUMÉRO D'IDENTIFICATION DU TITULAIRE DE CE CARNET

Recommandation adoptée par le Comité de gestion de la Convention TIR de 1975 le 20 octobre 2000

Le Comité de gestion,

Convaincu que l'utilisateur du Carnet TIR est une personne responsable au premier chef de la bonne fin d'une opération TIR et du respect scrupuleux de toutes les dispositions pertinentes de la Convention TIR, et qu'il doit donc être clairement identifiable,

Convaincu qu'un numéro d'identification individuel unique, ajouté au nom et à l'adresse du titulaire du Carnet TIR, contribuera à cet objectif,

Considérant également que l'incorporation d'un numéro d'identification dans le Carnet TIR, outre qu'elle facilitera les procédures de recherche, réduira les possibilités d'usage abusif des carnets et du régime TIR,

Reconnaissant que les modifications pertinentes de la Convention TIR, dont la préparation est envisagée dans le cadre de la phase III du processus de révision TIR pourraient ne pas entrer en vigueur avant 2003,

Soulignant la nécessité de prendre les mesures voulues pour mettre en place dès que possible un système unifié et officiel d'identification des titulaires de carnets TIR, en attendant l'entrée en vigueur des modifications pertinentes de la Convention TIR,

1. Décide de recommander à toutes les Parties contractantes d'accepter le modèle ci-après du numéro d'identification des titulaires de carnets TIR, attendu que lesdits titulaires sont des personnes habilitées à utiliser les carnets TIR conformément à la deuxième partie de l'annexe 9 de la Convention TIR :

"AAA/BBB/XX...X", où

"AAA" représente un code de trois lettres désignant le pays où le titulaire du Carnet TIR est habilité, suivant le système de classification de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) (Appendice 1) ;

"BBB" représente le code à trois chiffres désignant l'association nationale par l'intermédiaire de laquelle le titulaire du Carnet TIR a été habilité, suivant le système de classification établi par l'organisation internationale à laquelle ladite association est affiliée, pour autant que chaque association nationale puisse être identifiée sans ambiguïté ;

"XX...X" représente une numérotation consécutive permettant l'identification de la personne habilitée à utiliser un Carnet TIR conformément à la deuxième partie de l'annexe 9 à la Convention TIR.

2. Demande instamment à toutes les Parties contractantes de s'assurer que le numéro d'identification a bien été incorporé par l'association nationale qui a délivré le Carnet TIR ou, selon le cas, par l'utilisateur du Carnet TIR lui-même :
 - a) Dans la case pertinente de la formule type d'habilitation (FTH) reproduite dans la deuxième partie de l'annexe 9 à la Convention TIR ;
 - b) Dans le Carnet TIR,
 - i) dans la case 3 de la page 1 de la couverture du Carnet TIR,
 - ii) dans la case 4 des volets du Carnet TIR et
 - iii) le cas échéant dans la case 5 du procès-verbal de constat du Carnet TIR.
3. Demande au secrétariat TIR de mettre au point des procédures voulues et de créer un mécanisme permettant l'accès protégé des autorités compétentes des Parties contractantes à la banque de données TIR, mécanisme qui devra être approuvé par le Comité de gestion après examen par la Commission de contrôle TIR (TIRExB), au plus tard à sa session d'automne de 2001.

L'absence du numéro d'identification dans le Carnet TIR ne devra pas être cause de retards lors d'opérations TIR ni constituer un obstacle à l'acceptation des carnets TIR tant que les amendements pertinents à la Convention TIR ne seront pas entrés en vigueur.

La présente recommandation entrera en vigueur le 1er avril 2001 et elle sera annulée par les modifications pertinentes qui seront apportées à la Convention TIR, dès l'entrée en vigueur desdites modifications.

Appendice 1**Codes des pays selon le système de classification
de L'Organisation Internationale de Normalisation (ISO)**

<u>Pays</u>	<u>Code pays (ISO 3166, A3)</u>	<u>Pays</u>	<u>Code pays (ISO 3166, A3)</u>
Afghanistan	AFG	Jordanie	JOR
Albanie	ALB	Kazakhstan	KAZ
Algérie	DZA	Kirghizistan	KGZ
Allemagne	DEU	Koweït	KWT
Arménie	ARM	Lettonie	LVA
Autriche	AUT	Liban	LBN
Azerbaïdjan	AZE	Lituanie	LTU
Bélarus	BLR	Luxembourg	LUX
Belgique	BEL	Malte	MLT
Bosnie-Herzégovine	BIH	Maroc	MAR
Bulgarie	BGR	Norvège	NOR
Canada	CAN	Ouzbékistan	UZB
Chili	CHL	Pays-Bas	NLD
Chypre	CYP	Pologne	POL
Croatie	HRV	Portugal	PRT
Danemark	DNK	République de Corée	KOR
Espagne	ESP	République de Moldavie	MDA
Estonie	EST	République tchèque	CZE
Etats-Unis d' Amérique	USA	Roumanie	ROM
Ex-rép.yougoslave de Macédoine	MKD	Royaume-Uni	GBR
Fédération de Russie	RUS	Slovaquie	SVK
Finlande	FIN	Slovénie	SVN
France	FRA	Suède	SWE
Géorgie	GEO	Suisse	CHE
Grèce	GRC	Syrie	SYR
Hongrie	HUN	Tadjikistan	TJK
Indonésie	IDN	Tunisie	TUN
Iran (République islamique d')	IRN	Turkménistan	TKM
Irlande	IRL	Turquie	TUR
Israël	ISR	Ukraine	UKR
Italie	ITA	Uruguay	URY
		Yougoslavie	YUG

Appendice 2**Codes des associations garantes nationales
Selon le système de classification de l'IRU**

Association (Nom complet)	Association (Nom abrégé)	Code IRU
Ass. Nat. des Entreprises Albanaises des Transports Routiers	ANALTIR	044
Arbeitsgemeinschaft Internationaler Strassenverkehrsunternehmer	AISÖ	084
Azerbaijan International Road Carriers Association	ABADA	075
Belorussian Association of International Road Carriers	BAIRC	034
Fédération Belge des Transporteurs	FEBETRA	014
Assoc. des Entreprises Bulgares de Transports Internationaux	AEBTRI	046
Association Croate de Transport Routier	TRANSPORTKOMERC	064
Transport Development Association	TDA	035
Association of Czech Intern. Road Transport Enterprises	CESMAD BOHEMIA	047
Danish Transport and Logistics Association	DTL	017
Association of Estonian International Road Carriers	ERAA	031
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry	SKAL	021
Service des carnets TIR / Automobile Club de France	SCT/ACF	018/020
Association Française du Transport Routier International	AFTRI	019
Georgian International Road Carriers Association	GIRCA	054
Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung	BGL	016
Arbeitsgem. zur Foerderung und Entwicklung des Internationalen Strassenverkehrs	AIST	048
Fédération Hellénique des Transports Routiers Internationaux	OFAE	037
Association des Transporteurs Routiers Hongrois	ATRH	049
Iran Chamber of Commerce, Industries and Mines	ICCIM	057
Irish Road Haulage Association	IRHA	024
Israel Road Transport Board	IRTB	056
Unione Ital. Delle Camere di Commercio, Industria, Artigianato & Agricoltura	UICCIAA	038
Association of International Autotransportation of the Kyrgyz Republic	KYRGYZ AIA	080
Union of International Road Carriers	KAZATO	081
Kuwait Automobile & Touring Club	KATC	061
Latvian Association of International Road Carriage	LA	033

Appendice 2 (suite)**Codes des associations garantes nationales
Selon le système de classification de l'IRU**

Association (Nom complet)	Association (Nom abrégé)	Code IRU
Chamber of Commerce, Industry and Agriculture of Beirut and Mount Lebanon	CCIAB	082
Association Suisse des Transporteurs Routiers	ASTAG	015
Lithuanian National Road Carriers Association	LINAVA	032
Office National des Transports	ONT	062
Service carnets Tir BV / Transport en Logistiek Nederland	SCT/TLN	026
Nederlands Vervoer	KNV	027
Stichting Inschrijving Eigen Vervoer	EVO/SIEV	028
Norges Lastebileier Forbund	NLF	025
Zrzeszenie Miedzynarodowych Przewoznikow Drogowych V Polsce	ZMPD	051
Assoc. Nac. de Transportadores Publicos Rodoviaros de Mercadorias	ANTRAM	041
Moldovian Association of International Automobile Transport	AITA	060
Union Nationale des Transporteurs Routiers de la Roumanie	UNTRR	050
Asociatia Romana Pentru Trans-portati Rutiere Internationale	ARTRI	052
Association of International Road Carriers	ASMAP	053
Association des Transporteurs Internationaux Slovaques	CESMAD SLOVAKIA	040
Intertransport Service C.M.A	GIZ INTERTRANSPORT	043
Asociation Del Transporte Internatcional Por Carretera	ASTIC	036
Sveriges Akeriföretag	SA	029
Syrian National Committee of the International Chamber of Commerce	SNC ICC	083
Makedonija Soobrakaj	AMERIT	065
Chamber de Commerce et d'Industrie	CCIT	063
Union of Chambers and Commodity Exchanges of Turkey	UCCET	042
Association of International Road Carriers	AIRCU	066
Road Haulage Association LTD	RHA	022
Freight Transport Association LTD	FTA	023
Association of International Road Carriers of Uzbekistan	AIRCUZ	074

5 EXEMPLES DES MEILLEURES PRATIQUES

5.1 INTRODUCTION

Les exemples de meilleures pratiques préparés par le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports de la CEE-ONU et adoptés par le Comité de Gestion de la Convention TIR ne doivent pas être confondus avec les commentaires ou autres pratiques recommandés adoptés par le Groupe de travail ou le Comité de Gestion.

(TRANS/WP.30/AC.2/59, PARAGRAPHE 47).

Ces exemples de meilleures pratiques sont contenus dans le Manuel TIR afin de faciliter l'application de la Convention dans les pays qui ont récemment accédé à la Convention et/ou dans lesquels des opérations de transport TIR peuvent, depuis peu de temps, être entreprises.

5.2 PROCÉDURE POUR LA FIN DE L'OPÉRATION TIR

1. Les marchandises et le Carnet TIR y relatif doivent être présentés au bureau de douane de destination ou de sortie (de passage) durant les jours et heures d'ouverture habituels. Cependant, le bureau en question peut, à la demande et aux frais de la partie concernée, accepter la présentation desdits documents en dehors des jours et heures d'ouverture habituels.
2. Le bureau de douane de destination ou de sortie (de passage) a le devoir :
 - de contrôler, s'il y a lieu, les documents, les compartiments de charge et les marchandises qui s'y trouvent ;
 - d'enregistrer le Carnet TIR ;
 - de fournir une attestation de fin d'opération TIR en complétant les rubriques 24 à 28 du volet No 2 du Carnet TIR ;
 - de remplir la souche du volet No 2 et de le détacher du Carnet TIR ;
 - de restituer le Carnet TIR à la personne qui l'a présenté ;
 - de consigner la fin de l'opération TIR dans un système de contrôle international agréé, tel le système SAFETIR exploité par l'IRU conformément à la Recommandation du 20 octobre 1995 du Comité de gestion TIR (en application de l'article 42 bis de la Convention).

3. Outre le volet No 2 et la souche No 2 du Carnet TIR, le bureau de douane de destination ou de sortie (de passage) peut émettre des documents supplémentaires à la personne qui présente le Carnet TIR (par exemple, sur demande, un reçu à compléter à l'avance par la personne concernée) et peut également utiliser d'autres moyens d'identification en vue de faciliter le repérage de faux timbres douaniers sur les carnets TIR. Afin de détecter toute irrégularité au plus vite, les Autorités douanières sont habilitées à vérifier la légalité de la souche No 2 du Carnet TIR et de tout autre document complémentaire au cours du trajet de retour d'un véhicule et/ou à la sortie du territoire. Ces contrôles devront être entrepris au plus tôt.

Remarque :

Les titulaires trouvent souvent difficile de répondre aux demandes de renseignement des Autorités douanières concernant le non-apurement des opérations TIR. Si les documents mentionnés au paragraphe 3 ci-dessus ne constituent pas des preuves de la fin de l'opération TIR, ils peuvent néanmoins se révéler utiles dans la résolution des demandes de renseignement. En vertu du régime TIR, le Carnet TIR est remis à l'opérateur, cependant il doit ensuite le transmettre à l'association nationale, ce qui le laisse sans aucun document à produire en cas de demande de renseignement. L'enregistrement des opérations TIR, tel qu'il figure dans un système de contrôle international agréé comme le système SAFETIR exploité par l'IRU conformément à la Recommandation du 20 octobre 1995 du Comité de gestion TIR (en application de l'article 42 bis de la Convention), peut également être admis comme preuve de la fin de l'opération TIR.

5.3 PROCÉDURE POUR L'APUREMENT DE L'OPÉRATION TIR

1. Les bureaux de douane traitant les carnets TIR doivent tenir des registres séparés pour les carnets TIR.
2. Le bureau de douane de départ ou d'entrée (de passage) doit conserver le volet No 1 du Carnet TIR. Afin de faciliter le retour du volet No 2, il doit porter dans la case "Pour usage officiel" du volet No 2 le texte suivant : "À retourner à ..." suivi du nom et de l'adresse complète du bureau de douane auquel le volet No 2 doit être retourné (par l'intermédiaire d'un bureau central ou à ce dernier, selon qu'il convient). Ce texte devrait dans la mesure du possible être porté au moyen d'un tampon et il doit être clairement lisible.

3. Le bureau de douane de départ ou d'entrée (de passage) doit s'assurer que la case 22 du volet No 1 porte bien le nom du bureau de douane de destination ou de sortie (de passage), afin de faciliter les procédures d'enquête.
4. Le bureau de douane de départ ou d'entrée (de passage) peut informer à l'avance le bureau de douane de destination ou de sortie (de passage) de l'envoi des marchandises transportées sous régime TIR afin de prévenir une fin d'opération TIR abusive ou frauduleuse.
5. Le bureau de douane de destination ou de sortie (de passage) doit détacher et envoyer sans retard (dans un délai de cinq jours ouvrables) après la fin de l'opération TIR la partie du volet No 2 contenant les cases 18 à 28, au bureau de douane désigné dans la case "Pour usage officiel", par l'intermédiaire d'un bureau central ou à ce dernier, selon qu'il convient.
6. Le bureau de douane de destination mettra à disposition, dès la fin de l'opération TIR et sans délai, toute information relative à la fin de l'opération TIR figurant dans un système de contrôle international agréé, tel le système SAFETIR exploité par l'IRU, conformément à la Recommandation du 20 octobre 1995 du Comité de gestion TIR (en application de l'article 42 bis de la Convention).
7. Un message électronique ou par télécopieur contenant les données figurant sur le volet No 2 du Carnet TIR peut être admis comme confirmation de fin d'opération TIR, en lieu et place du retour par courrier du volet No 2 (ou d'un formulaire de retour) du bureau de douane de destination ou de sortie (de passage) au bureau de douane de départ ou d'entrée (de passage).
8. À réception du volet No 2 mentionné au paragraphe 5 ci-dessus, ou à réception du message électronique ou par télécopieur mentionné au paragraphe 7 ci-dessus, le bureau de douane de départ ou d'entrée (de passage) doit comparer sans délai les données qui y figurent avec les données y relatives qui figurent sur le volet No 1 du Carnet TIR, qu'il a conservé conformément au paragraphe 2 ci-dessus.
9. S'il existe plusieurs bureaux de douane de départ ou de destination, la procédure décrite ci-dessus s'applique mutatis mutandis.
10. Si le bureau de douane de destination ou de sortie (de passage) diffère du bureau de douane indiqué sur le volet No 2 du Carnet TIR, le premier doit en informer le second sans retard.

11. Afin de déceler ou de prévenir les fraudes, le bureau de douane de départ ou d'entrée (de passage) (le cas échéant, le bureau central), indépendamment des cas où il y a doute, doit vérifier a posteriori et de façon aléatoire les volets No 2 renvoyés à raison d'un sur mille mais au moins six par mois.

12. Les Autorités douanières prendront toutes mesures utiles pour protéger leurs télécommunications, registres, dossiers, etc., de tout usage abusif et pour prévenir l'envoi de fausses confirmations d'apurement.

5.4 PROCÉDURE DE RECHERCHE

1. Les tableaux ci-dessous décrivent de façon succincte les procédures de recherche recommandées à suivre par les bureaux de douane de départ ou d'entrée (de passage), de destination ou de sortie (de passage), ou par le bureau central des douanes.

2. Le tableau 1 illustre la procédure de recherche à appliquer au sein de la Communauté européenne si le volet No 2 n'est pas renvoyé par le bureau de douane de destination ou de sortie (de passage).

3. Le tableau 2 illustre la procédure de recherche à appliquer en Fédération de Russie si le bureau de douane de départ ou d'entrée (de passage) n'a pas reçu confirmation, par courrier électronique ou par fax, de l'arrivée des marchandises au bureau de douane de destination ou de sortie (de passage).

Tableau 1 (Communauté Européenne)

Mesures à prendre par le bureau de douane de départ ou d'entrée (de passage)	Marchandises non sensibles (selon les autorités compétentes)	Marchandises sensibles (selon les autorités compétentes)
1) Demande de renseignement au bureau de douane de destination ou de sortie (de passage)	volet No 2 non renvoyé dans les 3 mois	volet No 2 non renvoyé dans le mois
2) Vérification de la présence d'un dossier sur la fin de l'opération de transport dans un système de contrôle international agréé, tel le système SAFETIR exploité par l'IRU	simultanément avec la mesure ci-dessus	simultanément avec la mesure ci-dessus
3) Informer l'association garante nationale de l'éventualité d'une non décharge (notification préalable)	simultanément avec la mesure ci-dessus	simultanément avec la mesure ci-dessus
4) Envoyer un rappel à l'organe de contrôle du bureau de douane de destination ou de sortie (de passage)	3 mois après (1)	1 mois après (1)
5) Avertir l'association garante et le titulaire du Carnet TIR que l'opération n'a pas pris fin ou qu'elle a pris fin avec réserves	3 mois après (3)	1 mois après (3)
6) Dans la mesure du possible, exiger le paiement de la/des personne(s) directement responsable(s)	3 mois après (4)	3 mois après (4)
7) Envoyer une demande de paiement à l'association garante	1 mois après (5)	1 mois après (5)

Remarque :

Le bureau responsable de la demande de renseignement est tenu d'informer, dans les trois mois, le titulaire du Carnet TIR ou l'association garante de son acceptation ou non des autres formes de preuve de la fin de l'opération TIR ainsi que des cas où, entre-temps, ce bureau a pu apurer l'opération en question par ses propres moyens (l'attestation de fin d'opération a été retrouvée, etc.).

Tableau 2 (Fédération de Russie)

Mesures à prendre par les Autorités douanières	Conditions d'application	Autorité douanière responsable
1) Envoyer au bureau de douane de départ ou d'entrée (de passage) une notification écrite de la non-présentation des marchandises dans les 15 jours suivant l'expiration du délai imparti pour leur livraison	Les marchandises n'ont pas été présentées au bureau de douane de destination ou de sortie (de passage) dans le délai imparti pour leur livraison	Bureau de douane de destination ou de sortie (de passage)
2) Envoyer un rappel au bureau de douane de destination ou de sortie (de passage)	Non-réception de la confirmation (par courrier électronique ou par écrit) de la non-présentation des marchandises à un bureau de douane de destination ou de sortie (de passage)	Bureau de douane de départ ou d'entrée (de passage)
3) Vérification de la présence d'une information sur la fin de l'opération de transport dans un système de contrôle international agréé, tel le système SAFETIR exploité par l'IRU	Réception d'une notification écrite de non-présentation des marchandises à un bureau de douane de destination ou de sortie (de passage)	Bureau de douane de départ ou d'entrée (de passage) ou bureau central des douanes
4) Amorcer une procédure d'enquête pour infraction douanière	Réception d'une notification écrite de non-présentation des marchandises à un bureau de douane de destination ou de sortie (de passage)	Bureau de douane de départ ou d'entrée (de passage)
5) Informer le transporteur et/ou le titulaire du Carnet TIR d'une procédure d'enquête pour infraction au régime douanier, soit par l'envoi d'une copie du dossier, soit en remettant celle-ci à un représentant agréé du transporteur	Lancement d'une procédure d'enquête pour infraction douanière	Bureau de douane de départ ou d'entrée (de passage)
6) Apporter une attention particulière aux documents qui pourraient être soumis pour apporter la preuve de l'apurement dans les règles, et vérification que le destinataire potentiel des marchandises n'a pas commis d'infraction douanière	Présentation de tels documents par les personnes concernées	Bureau de douane de départ ou d'entrée (de passage) en corrélation avec le bureau de douane de destination ou de sortie (de passage)

Mesures à prendre par les Autorités douanières	Conditions d'application	Autorité douanière responsable
7) Calculer le montant des taxes et droits de douane exigibles, y compris intérêts légaux, puis remplir une demande de paiement à envoyer, si possible, au transporteur et/ou au titulaire du Carnet TIR, ou à remettre à son représentant agréé	Lancement d'une procédure d'enquête pour infraction douanière	Bureau de douane de départ ou d'entrée (de passage)
8) Envoyer la demande de paiement et tous documents utiles à l'organe central chargé de la surveillance de l'application du régime TIR dans le pays concerné	La demande de paiement n'est pas honorée par le transporteur (ou toute autre personne concernée) dans le délai d'un mois	Bureau de douane de départ ou d'entrée (de passage)
9) Notifier l'association garante nationale, puis soumettre une demande de paiement conformément aux dispositions de la Convention TIR	La demande de paiement n'est pas honorée par le transporteur (ou toute autre personne concernée)	Bureau central des douanes
10) S'il y a lieu, retirer dans les trois mois la notification ou la demande de paiement	Le bureau central a pu se satisfaire d'une preuve de l'apurement dans les règles	Bureau central des douanes
11) Informer l'association garante nationale dans les trois mois	La preuve ci-dessus se révèle insuffisante	Bureau central des douanes
12) Transmettre par voie électronique à l'association garante les données relatives aux carnets TIR non apurés dans les 30 jours suivant l'expiration du délai imparti pour la livraison des marchandises (notification préalable officielle). La liste de ces carnets TIR doit être mise à jour régulièrement	Utilisation des systèmes d'échange de données informatisé (EDI)	Bureau central des douanes ou tout autre bureau de douane

Remarque :

Le bureau chargé de l'enquête est tenu d'informer, dans les trois mois, le titulaire du Carnet TIR ou l'association garante de son acceptation ou non des autres formes de preuve de la fin de l'opération TIR ainsi que des cas où, entre-temps, ce bureau a pu apurer l'opération en question par ses propres moyens (l'attestation de fin d'opération a été retrouvée, etc.).

4. Une proposition de modèle d'avis de recherche ainsi que de lettre-type de rappel figurent ci-dessous à l'intention des Autorités douanières.

**Modèle d'avis de recherche
Carnet TIR - Avis de recherche**

I. À remplir par le bureau de douane de départ ou d'entrée (de passage)								
A. Carnet TIR No. Copie du volet No 1 ci-jointe	B. Bureau de douane de destination/de sortie (de passage)							
C. Bureau de douane de départ/d'entrée (de passage) (nom + adresse complète)	D. No d'immatriculation du véhicule ou nom du bateau, quand ils sont connus							
E. D'après les renseignements dont ce bureau dispose, l'envoi a été :								
<input type="checkbox"/> 1. Présenté à votre bureau le <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td style="width: 20px; height: 15px;"> </td><td style="width: 20px; height: 15px;"> </td><td style="width: 20px; height: 15px;"> </td></tr><tr><td align="center">J</td><td align="center">M</td><td align="center">A</td></tr></table>						J	M	A
J	M	A						
<input type="checkbox"/> 2. Remis à le <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td style="width: 20px; height: 15px;"> </td><td style="width: 20px; height: 15px;"> </td><td style="width: 20px; height: 15px;"> </td></tr><tr><td align="center">J</td><td align="center">M</td><td align="center">A</td></tr></table> (nom et adresse de la personne ou de l'entreprise)						J	M	A
J	M	A						
<input type="checkbox"/> 3. Le titulaire du carnet n'a pas pu donner des renseignements quant au sort de l'envoi :								
Lieu et date :	Signature :	Cachet :						
II. À remplir par le bureau de douane de destination/de sortie (de passage) Demande de renseignements complémentaires								
Pour la poursuite des recherches, je prie le bureau de douane de départ/d'entrée (de passage) de m'envoyer								
<input type="checkbox"/> 1. La désignation exacte des marchandises								
<input type="checkbox"/> 2. Une copie de la lettre de voiture CMR								
<input type="checkbox"/> 3. Les pièces ou renseignements suivants :								
Lieu et date :	Signature :	Cachet :						
III. À remplir par le bureau de douane de départ/d'entrée (de passage) Réponse à la demande de renseignements complémentaires								
<input type="checkbox"/> 1. Ci-joint les renseignements, copies ou documents demandés								
<input type="checkbox"/> 2. Les renseignements, copies ou pièces visées aux chiffres <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td style="width: 20px; height: 15px;"> </td><td style="width: 20px; height: 15px;"> </td><td style="width: 20px; height: 15px;"> </td></tr><tr><td align="center">1</td><td align="center">2</td><td align="center">3</td></tr></table> ne sont pas disponibles						1	2	3
1	2	3						
Lieu et date :	Signature :	Cachet :						
IV. À remplir par le bureau de douane de destination/de sortie (de passage)								
<input type="checkbox"/> 1. Le volet No 2 a été renvoyé le <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td style="width: 20px; height: 15px;"> </td><td style="width: 20px; height: 15px;"> </td><td style="width: 20px; height: 15px;"> </td></tr><tr><td align="center">J</td><td align="center">M</td><td align="center">A</td></tr></table> ; ci-joint la copie dûment visée du volet No 1						J	M	A
J	M	A						
<input type="checkbox"/> 2. Le volet No 2, dûment visé est joint au présent avis de recherche								
<input type="checkbox"/> 3. Des recherches sont en cours et le volet No 2 ou la copie du volet No 1 vous sera renvoyé dans les meilleurs délais								
<input type="checkbox"/> 4. L'envoi a été présenté ici sans le document y relatifs								
<input type="checkbox"/> 5. Ni l'envoi, ni le Carnet TIR y relatif n'ont été présentés ici et aucun renseignement quant à leur sort n'a pu être obtenue								
Lieu et date :	Signature :	Cachet :						

**Modèle de lettre de rappel
Carnet TIR - Lettre de rappel**

I. Bureau de douane de départ/d'entrée (de passage) (nom et adresse)	II. Autorité requise (nom et adresse)
III. Référence/No	
IV. Carnet TIR (No et date)	
V. Avis de recherche (No et date)	
VI. Précisions éventuelles au sujet du bureau de douane de destination/de sortie (de passage)	
VII. Autres informations éventuelles <div style="text-align: right;">-suite au verso-</div>	
VIII. Je n'ai pas encore reçu de réponse à l'avis de recherche susvisé Je vous prie de bien vouloir m'informer sur l'état des recherches effectuées	
IX. Réponse de l'autorité requise <div style="text-align: right;">-suite au verso-</div>	
À,	
Signature	Cachet

Annexes : Copie du volet No 1 du Carnet TIR
Copie de l'avis de recherche

5.5 LISTE DE DOCUMENTS À PRÉSENTER A L'APPUI DU NON-APUREMENT

1. Une documentation de base est nécessaire à l'appui d'une demande de paiement. En général, cette documentation devrait couvrir deux points particuliers :

- a) Raisons justifiant l'engagement de la responsabilité de l'association nationale garante.
- b) Montant des taxes et droits de douane exigibles auprès de l'association nationale garante.

2. Afin d'établir les justifications d'une demande de paiement, les documents suivants paraissent adéquats :

- copie du volet No 1, dûment rempli et timbré par les Autorités douanières, pour preuve de l'engagement de la responsabilité de l'association garante nationale en vertu du paragraphe 4 de l'article 8 de la Convention ;
- documents prouvant que les Autorités douanières ont bien appliqué les dispositions du paragraphe 7 de l'article 8 de la Convention (par exemple copie de la lettre recommandée au titulaire du Carnet TIR lui notifiant la demande de paiement) ;
- déclaration écrite (lettre) des Autorités douanières énumérant les principaux éléments de l'infraction commise, y compris les raisons pour lesquelles les preuves de la fin de l'opération TIR dans les règles, telles que présentées par les personnes concernées, se sont avérées inadéquates.

3. Afin d'établir le point 1 b), un calcul détaillé des taxes et droits de douane semble indiqué, y compris la détermination de la valeur douanière des marchandises et les taux applicables.

5.6 RENSEIGNEMENTS ET DOCUMENTS AUTRES QUE LE CARNET TIR QUI PEUVENT ETRE EXIGES PAR LES BUREAUX DE DOUANE DE PASSAGE DANS LE CADRE D'UNE OPERATION DE TRANSPORT TIR

Aux fins de contrôle, il est recommandé aux bureaux de douane de passage d'utiliser principalement le Carnet TIR, qui n'est autre qu'une déclaration de transit douanier. Lorsque les autorités douanières aux bureaux de passage exigent des documents supplémentaires dans le cadre d'une opération de transport TIR, elles devraient accepter que ces documents ne contiennent pas d'autres renseignements que ceux qui sont nécessaires pour identifier les marchandises et le véhicule routier. Les autorités douanières devraient s'appuyer sur les exigences prévues par les accords internationaux pertinents en matière de transport, tels que par exemple la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) du 19 mai 1956, et devraient limiter les renseignements exigés à ceux qui figurent dans les documents habituels du transporteur (lettre de voiture CMR, liste de colisage, le cas échéant, etc.) (TRANS/WP.30/212/paragraphe 21 et annexe 2).

5.7 RECOMMANDATIONS VISANT À AMÉLIORER LA COMMUNICATION ENTRE LES AUTORITÉS NATIONALES COMPÉTENTES ET LES ASSOCIATIONS NATIONALES GARANTES

1. C'est aux Parties contractantes qu'il incombe de déterminer, conformément aux dispositions de leur législation nationale et aux procédures établies, la teneur des communications qui sont adressées aux associations nationales garantes dans le cadre d'une procédure de demande de paiement. Toutefois, afin d'éviter tout malentendu quant à la nature, à l'importance et à la justification de toute irrégularité alléguée, les autorités compétentes et les associations nationales garantes des Parties contractantes sont invitées à réexaminer et à mettre à jour leurs diverses communications de telle sorte qu'elles se réfèrent au moins aux étapes reconnues par la Convention TIR et/ou décrites dans les meilleures pratiques et qu'elles contiennent, autant que possible, les informations minimales suivantes (voir tableau plus bas).

2. Les étapes reconnues par la Convention TIR sont les suivantes

a) Notification: Les autorités compétentes de la Partie contractante dans laquelle le Carnet TIR n'a pas été apuré doivent notifier par écrit à l'association le non-apurement dans un délai d'un an à compter de la date de la prise en charge du carnet (par. 1 de l'article 11 de la Convention);

- b) Demande de paiement: Cette demande doit être adressée par les autorités compétentes à l'association garante au plus tôt trois mois et au plus tard deux ans à compter de la date à laquelle cette association a été avisée que l'opération TIR n'avait pas été apurée (ou que le certificat de fin de l'opération TIR avait été obtenu de façon abusive ou frauduleuse) (par. 2 de l'article 11 de la Convention).
3. Plusieurs Parties contractantes ont fait précéder ces deux phases, imposées par la Convention, de la phase suivante considérée comme relevant des meilleures pratiques.
- c) Notification préalable: Bien qu'elle ne soit pas obligatoire, cette procédure est désormais utilisée systématiquement par plusieurs Parties contractantes pour informer le plus tôt possible l'association garante que le volet n° 2 n'a pas été retourné au bureau de douane de départ ou d'entrée (de passage) et pour lui demander d'apporter la preuve qu'il a été mis fin à l'opération TIR. Cette communication, qu'il est désormais convenu d'appeler «notification préalable», est envoyée sans préjudice de la notification qui doit être adressée à l'association garante conformément au paragraphe 1 de l'article 11 de la Convention. Toutefois, les Parties contractantes n'appliquant pas toutes cette procédure de la même manière et/ou en même temps, la mesure dans laquelle les éléments recommandés sont respectés peut varier considérablement d'un pays à l'autre. Il est recommandé aux Parties contractantes et aux associations nationales de garder ceci présent à l'esprit lorsqu'elles appliquent les meilleures pratiques visées au chapitre 5.7.
4. Il convient de noter que les Parties contractantes n'ont pas l'obligation de respecter les recommandations énoncées au chapitre 5.7. Il ne peut être statué sur la légalité d'une communication entre les autorités compétentes des Parties contractantes et les associations garantes nationales qu'à la lumière des dispositions de la Convention TIR et des législations nationales respectives.
5. En général, il est recommandé aux autorités douanières et aux associations garantes nationales des Parties contractantes:
- De veiller à ce qu'une communication ne porte que sur un seul Carnet TIR;
 - D'utiliser, dans toute la mesure possible, en particulier avant de faire une demande de renseignements, toutes les informations disponibles dans le cadre d'un système de contrôle international agréé, tel que le système SafeTIR géré par l'IRU.

Tableau I**Éléments recommandés pour assurer une communication efficace des autorités compétentes avec les associations nationales garantes**

	Données à faire figurer dans la communication dans la mesure où elles sont disponibles au moment de l'envoi de la communication	Notification préalable du non-apurement à l'association garante (<i>meilleure pratique</i>)	Notification du non-apurement à l'association garante (<i>art. 11.1</i>)	Demande de paiement adressée à l'association garante (<i>art. 11.2</i>)
1	Date et référence claires et lisibles	√ ¹	√	√
2	Nom, adresse et numéro d'identification unique (dans la mesure où ils figurent sur le Carnet TIR) du titulaire du Carnet TIR	√	√	√
3	Numéro du Carnet TIR (2 lettres et 8 chiffres)	√	√	√
4	Date à laquelle le Carnet TIR a été accepté par les douanes	√	√	√
5	Principaux éléments de l'infraction et références juridiques (justification)	√	√	√
6	Adresse à laquelle envoyer la réponse et délai recommandé pour répondre (s'il y a lieu)	√	√	√
7	Copie du volet n° 1	√	√	√
8	Listes des documents qu'il est recommandé/possible aux associations nationales de fournir, comme indiqué au point 5 du tableau II, y compris, si possible, des documents concernant la ou les autres personnes directement redevables	√	√	-
9	Suite donnée aux documents soumis, c'est-à-dire acceptation, clôture ou refus, le cas échéant ²	-	√	-
10	Référence à (et/ou copie de) la notification au titulaire du Carnet TIR (notes explicatives 08.7 et 0.11-1)	-	√	√
11	Référence à (et/ou copie de) la demande de paiement par la ou les personnes directement redevables (<i>art. 8.7</i>)	-	√	√
12	Référence à (et/ou copie de) la notification préalable à l'association garante	-	√	-
13	Référence à (et/ou copie de) la notification à l'association garante	-	-	√
14	Référence à l'accord de garantie existant ou à tout autre type d'instrument juridique	-	-	√
15	Référence au montant indicatif de la demande pouvant être présentée	-	√	-
16	Calcul détaillé des taxes et droits de douane, y compris détermination de la valeur en douane des marchandises, les taux de droits de douane appliqués et les intérêts légaux applicables	-	-	√
17	Date limite pour le paiement (<i>art. 11.3</i>)	-	-	√
18	Précisions concernant le paiement	-	-	√
19	Renseignements sur les éventuelles procédures de recours	-	-	√

¹ √ = Élément recommandé.

² acceptation = confirmation que les autorités ont accepté l'information fournie par l'association à un stade antérieur; clôture = information précisant que les autorités ont décidé de ne pas poursuivre l'irrégularité alléguée et ont classé le dossier; refus = indication selon laquelle l'information fournie par l'association à un stade antérieur n'a pas été acceptée par les autorités, y compris les raisons de ce refus.

Tableau II
Éléments recommandés pour assurer une communication efficace
des associations nationales garantes avec les autorités compétentes

	Données à faire figurer dans la communication dans la mesure où elles sont disponibles au moment de l'envoi de la communication	Suite donnée à la notification préalable du non-apurement à l'association garante (<i>meilleure pratique</i>)	Suite donnée à la notification du non-apurement à l'association garante (<i>art. 11.1</i>)	Suite donnée à la demande de paiement adressée à l'association garante (art. 11.2)
1	Date et référence claires et lisibles	√	√	√
2	Nom, adresse et numéro d'identification unique (dans la mesure où ils figurent sur le Carnet TIR) du titulaire du Carnet TIR	√	√	√
3	Numéro du Carnet TIR (2 lettres et 8 chiffres)	√	√	√
4	Adresse d'expédition	√	√	√
5	Documents indiquant la fin de l'opération TIR concernée, par exemple: <ul style="list-style-type: none"> • tout certificat officiel ou confirmation officielle de la fin d'une même opération TIR, émanant d'une autre Partie contractante où s'est poursuivi ou achevé le transport TIR correspondant, ou confirmation que les marchandises en question ont été placées sous un autre régime douanier, par exemple dédouanées pour la consommation intérieure; • les souches n° 1 ou n° 2 correspondantes du Carnet TIR dûment timbrées par cette Partie contractante, ou copie de celles-ci fournies par l'organisation internationale; • informations données sur la fin de l'opération TIR, telles qu'on peut les trouver dans ce qu'il est convenu d'appeler le «système SafeTIR» de l'IRU; • tout document supplémentaire remis par le bureau de douane de destination ou de sortie (de passage) à la personne qui présente le Carnet TIR (par exemple, sur demande, un reçu à compléter à l'avance par la personne concernée); • tout document permettant d'identifier la ou les personnes directement redevables³ 	√	√	√
6	Référence à la notification préalable adressée à l'association garante si disponible	√	-	-
7	Référence à la notification adressée à l'association garante	-	√	-
8	Référence à la demande de paiement adressée à l'association	-	-	√
9	Suite donnée à la demande de paiement (acceptation ou refus)	-	-	√
10	Référence à des dispositions précises de l'accord de garantie existant ou de tout autre type d'instrument juridique	-	-	√

³ les documents visés au point 5 peuvent être présentés non seulement pendant l'une des trois phases indiquées, mais aussi à tout moment, dès qu'ils sont disponibles.

6 EXEMPLE D'HABILITATION DES ASSOCIATIONS À DÉLIVRER DES CARNETS TIR ET À SE PORTER CAUTION ET EXEMPLE D'ACCORD

6.1 EXEMPLE D'HABILITATION DES ASSOCIATIONS À DÉLIVRER DES CARNETS TIR ET À SE PORTER CAUTION

1. Conformément au paragraphe 1 de l'article 6 de la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR de 1975), signée à Genève le 14 novembre 1975 et telle qu'amendée par la suite (ci-après dénommée Convention TIR), [...] ... (nom des autorités compétentes) ... du [de] ... (nom du pays/de l'Union douanière ou économique) ... habilite [...] ... (nom de l'association) ... à délivrer les carnets TIR visés par la Convention TIR et à se porter caution en [au] [sur le territoire de] ... (nom du pays/de l'Union douanière ou économique) ... à condition qu'elle [il] ait pleinement satisfait aux conditions et prescriptions minimales énoncées dans la première partie de l'annexe 9 à la Convention TIR.

2. En particulier, [...] ... (nom de l'association) ... :

- a) A apporté la preuve qu'elle [il] opère officiellement en tant qu'organisation représentative des intérêts du secteur des transports depuis au moins un an^{*/} ;
- b) A fourni la preuve de la solidité de sa situation financière et de l'existence des moyens logistiques lui permettant de remplir les obligations qui lui incombent au titre de la Convention TIR ;
- c) A prouvé que son personnel possède les connaissances pour appliquer la Convention TIR comme il convient ;
- d) N'a pas commis d'infractions graves ou répétées à la législation douanière ou fiscale ;

^{*/} Voir la note explicative 9.I.1 a se rapportant au paragraphe 1 a de la première partie de l'annexe 9 à la Convention TIR.

- e) A établi un accord écrit ou tout autre instrument juridique avec [...] ... (nom des autorités compétentes) du [de] ... (nom du pays/de l'Union douanière ou économique) ... et pris un engagement dans cet accord ou autre instrument, en conformité avec les dispositions du paragraphe 1*f* de la première partie de l'annexe 9 à la Convention TIR (figurant en annexe à la présente habilitation) ;
- f) A accepté (le cas échéant) les conditions et prescriptions supplémentaires ci-après : ...

3. [...] ... (nom des autorités compétentes) ... du [de] ... (nom du pays/de l'Union douanière ou économique) ... révoqueront cette habilitation en cas de manquements graves ou répétés aux conditions et prescriptions minimales énoncées dans la première partie de l'annexe 9 à la Convention TIR.

4. L'habilitation accordée dans des conditions énoncées plus haut ne préjugera pas des responsabilités et des engagements incombant à [au] ... (nom de l'association) ... en vertu de la Convention TIR. Cela signifie que la révocation de l'habilitation à délivrer des carnets TIR et à se porter caution n'affectera pas les responsabilités encourues par [...] ... (nom de l'association) ... au [en] [sur le territoire de] ... (nom du pays/de l'Union douanière ou économique) ..., à l'occasion des opérations effectuées sous le couvert de carnets TIR acceptés par [...] ... (nom des autorités compétentes) ... avant la date de la révocation de la présente habilitation et qu'elle [il] a elle-même [lui-même] délivrés ou qui l'auront été par des associations étrangères affiliées à l'organisation internationale à laquelle elle [il] est elle-même [lui-même] affilié[e].

5. La présente habilitation entre en vigueur à la date à laquelle prend effet l'accord écrit/l'instrument juridique visé plus haut au paragraphe 2 e).

6.2 EXEMPLE D'ACCORD^{*/}

Conformément aux dispositions du paragraphe 1^e de la première partie de l'annexe 9 de la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR de 1975) faite à Genève le 14 novembre 1975, amendée ultérieurement (ci-après désignée comme convention TIR), [l...] ... (nom des autorités compétentes) ... [d...] ... (nom du pays/de l'Union douanière ou économique) ... et [l...] ... (nom de l'association) ... sont convenu[e]s de ce qui suit :

A. ENGAGEMENT

1. En acceptant cette habilitation selon la forme appropriée, conformément à la législation et à la pratique administrative nationales, [l...] ... (nom de l'association) ... s'engage, conformément à la première partie de l'annexe 9 à la Convention TIR :

- a) À respecter les obligations stipulées à l'article 8 de la Convention TIR, notamment celles énoncées dans la section B ci-après ;
- b) À accepter le montant maximal par Carnet TIR, déterminé par [l...]... (nom du pays/de l'Union douanière ou économique) ..., que l'on peut exiger [d...] ... (nom de l'association) ... conformément au paragraphe 3 de l'article 8 de la Convention TIR, comme indiqué en détail dans la section C ci-après ;
- c) À vérifier continûment et, en particulier, avant de demander que des personnes soient habilitées à accéder au régime TIR, le respect par ces personnes des conditions et prescriptions minimales stipulées dans la deuxième partie de l'annexe 9 à la Convention TIR ;
- d) À accorder sa garantie pour toutes les responsabilités encourues en [au] [sur le territoire de] ... (nom du pays/de l'Union douanière ou économique) ..., son lieu d'établissement, à l'occasion des opérations effectuées sous le couvert de carnets TIR qu'elle [qu'il] a elle-même [lui-même] délivrés ou qui l'auront été par des associations étrangères affiliées à l'organisation internationale à laquelle elle [il] est elle-même [lui-même] affilié[e] ;

^{*/} Ou de tout autre instrument juridique en conformité avec le paragraphe 1^e de la première partie de l'annexe 9

- e) À s'acquitter, à la satisfaction des autorités compétentes [d...] ... (nom du pays/de l'Union douanière ou économique) ..., son lieu d'établissement, de ses engagements auprès d'une compagnie d'assurance, d'un groupe d'assureurs ou d'une institution financière. Le[s] contrat[s] d'assurance ou de garantie financière couvrira [couvriront] la totalité de ses responsabilités en rapport avec les opérations effectuées sous le couvert de carnets TIR qu'elle [qu'il] a elle-même [lui-même] délivrés ou qui l'auront été par des associations étrangères affiliées à l'organisation internationale à laquelle elle [il] est elle-même [lui-même] affilié[e] ;
- f) À permettre aux autorités compétentes de vérifier tous les dossiers et les comptes tenus quant à l'administration du régime TIR ;
- g) À accepter une procédure pour le règlement efficient des différends liés à l'utilisation induite ou frauduleuse des carnets TIR^{*/} ;
- h) À accepter que tout manquement grave ou répété aux présentes conditions et prescriptions minimales entraîne la révocation de l'habilitation à émettre des carnets TIR (comme stipulé au paragraphe 3 de l'exemple d'habilitation) ;
- j) À respecter strictement les décisions des autorités compétentes [d...] ... (nom du pays/de l'Union douanière ou économique) ..., son lieu d'établissement, en ce qui concerne l'exclusion de personnes conformément à l'article 38 de la Convention TIR et à la deuxième partie de l'annexe 9 à ladite Convention ;
- k) À accepter d'appliquer scrupuleusement toutes les décisions adoptées par le Comité de gestion et la Commission de contrôle TIR (TIRExB), dans la mesure où les autorités compétentes [d...] ... (nom du pays/de l'Union douanière ou économique) ... les auront acceptées.

^{*/} Pouvant être annexée à l'accord.

B. RESPONSABILITÉ
(voir la section A, paragraphe 1 a)

2. [L...] ... (nom de l'association) ... s'engage à verser les droits et taxes à l'importation ou à l'exportation – majorés, s'il y a lieu, des intérêts de retard – qui auraient dû être acquittés en vertu des lois et règlements douaniers [d...] ... (nom du pays/de l'Union douanière ou économique) ... lorsqu'une irrégularité aura été relevée, à l'occasion d'une opération effectuée sous le couvert de carnets TIR. Elle [II] sera tenue[e], conjointement et solidairement avec les personnes redevables des sommes visées ci-dessus, au paiement de ces sommes.

3. La responsabilité de l'association découle des dispositions de la Convention TIR. En particulier, elle commencera dans les délais indiqués au paragraphe 4 de l'article 8 de la Convention TIR.

C. GARANTIE MAXIMALE PAR CARNET TIR
(voir la section A, paragraphe 1 b)

4. Le montant maximal que les autorités compétentes [d...] ... (nom du pays/de l'Union douanière ou économique) ... peuvent exiger [d...] ... (nom de l'association) ... sera limité à 50 000 (cinquante mille) dollars des États-Unis par Carnet TIR^{*/}.

5. Pour un transport d'alcool et de tabac, dont le détail est donné dans la note explicative 0.8.3 de l'annexe 6 à la Convention TIR et qui dépasse les quantités limites fixées dans ladite note, le montant maximal que les autorités compétentes [d...] ... (nom du pays/de l'Union douanière ou économique) ... peuvent exiger [d...] ... (nom de l'association) ... sera limité à 200 000 (deux cent mille) dollars des États-Unis par Carnet TIR «Alcool/Tabac».

6. La valeur des montants susmentionnés dans la monnaie nationale sera déterminée ... (quotidiennement/mensuellement/annuellement) ... sur la base [d...] ... (taux de conversion)

^{*/} Conformément à la note explicative 0.8.3.

D. ENTRÉE EN VIGUEUR

7. Le présent accord entre en vigueur le .. (jour) ... (mois) ... (année) ..., à condition que soient fournies des preuves écrites d'une couverture de toutes les responsabilités encourues en [au] [sur le territoire [d...]] ... (nom du pays/de l'Union douanière ou économique) ... par [l...] ... (nom de l'association) ..., comme indiqué plus haut à l'alinéa e) de la section A. Si les preuves écrites ne sont pas fournies à cette date, l'habilitation entre en vigueur à la date à laquelle ces preuves sont fournies.

[8. Pour les associations affiliées à l'Union internationale des transports routiers (IRU) et conformément au commentaire pertinent adopté par le Comité de gestion TIR en 1998 (TRANS/WP.30/AC.2/49 ; annexe II telle qu'amendée aux paragraphes 17 et 19 du document TRANS/WP.30/AC.2/51), les preuves écrites peuvent être constituées d'une copie certifiée conforme du texte intégral du contrat général d'assurance conclu entre les assureurs internationaux et chacune des associations membres de l'IRU en tant que bénéficiaires. On pourra admettre, exceptionnellement et pour une période limitée, que le contrat général d'assurance ne soit conclu et signé que par des représentants de l'IRU, agissant en son nom ainsi qu'au nom de ses associations membres et de tiers, et par des représentants des assureurs internationaux. Dans ces conditions, un certificat d'assurance est établi par les assureurs internationaux, indiquant le[s] nom[s] de la compagnie [ou des compagnies] d'assurance et le nom [d...] ... (nom de l'association) ... en tant que bénéficiaire. Toute modification du contrat général d'assurance doit être immédiatement portée à l'attention des autorités compétentes [d...] ... (nom du pays/de l'Union douanière ou économique)]^{*/}

^{*/} Les dispositions figurant entre crochets [...] renvoient au cas particulier du système international d'assurance administré par l'IRU.

E. ANNULATION

9. Le présent accord peut être annulé unilatéralement à tout moment si l'association ou les autorités compétentes le souhaitent. Le délai de notification de l'annulation du présent accord sera de ... (jours/mois inférieur au délai de notification de l'annulation du contrat d'assurance ou de garantie financière visé plus haut à l'alinéa e) de la section A). ... [Pour les associations affiliées à l'Union internationale des transports routiers (IRU) et conformément au commentaire pertinent adopté par le Comité de gestion TIR en 1998 (TRANS/WP.30/AC.2/49 ; annexe II telle qu'amendée aux paragraphes 17 et 19 du document TRANS/WP.30/AC.2/51), le délai de notification de l'annulation du contrat général d'assurance conclu entre les assureurs internationaux et chacune des associations membres de l'IRU en tant que bénéficiaires sera de six mois.]^{*/}

10. L'annulation de l'accord sera sans préjudice des responsabilités [d...] ... (nom de l'association) ... en vertu de la Convention TIR. Cela signifie que l'annulation de l'accord n'affectera pas les responsabilités encourues par ... (nom de l'association) ... au [en] [sur le territoire d...] ... (nom du pays/de l'Union douanière ou économique) ..., à l'occasion des opérations effectuées sous le couvert de carnets TIR acceptés par [l...] ... (nom des autorités compétentes) ... avant la date de l'annulation du présent accord et qu'elle [il] a elle-même [lui-même] délivrés ou qui l'auront été par des associations étrangères affiliées à l'organisation internationale à laquelle elle [il] est elle-même [lui-même] affilié[e].

11. Date et signature des autorités compétentes et de l'association.

^{*/} Les dispositions figurant entre crochets [...] renvoient au cas particulier du système international d'assurance administré par l'IRU.

7 EXEMPLE D'UN CARNET TIR DÛMENT REMPLI

1. En 2002-2003, le Conseil Exécutif TIR (TIRExB), en coopération avec les autorités douanières de l'Allemagne, l'Italie, la Suisse et la Turquie et aussi avec l'Union internationale des transports routiers (IRU), a préparé un exemple d'un Carnet TIR dûment rempli, qui pourrait servir de modèle pour les opérateurs de transport et les autorités douanières. L'exemple tient compte des modifications du dessin du Carnet TIR (Annexe 1 à la Convention) qui est entré en vigueur en 2002 (ECE/TRANS/Amend.21 ; entré en vigueur le 12 mai 2002).

2. Ce n'est pas un secret qu'une partie des complications majeures produites dans les procédures de dédouanement sont un résultat des situations qui rarement arrivent dans la pratique. Par rapport à la procédure TIR, telles situations particulières se réfèrent aux opérations TIR couvrant plusieurs bureaux de douanes de sortie et/ou de destination (Article 18 de la Convention) ou comprenant une suspension de la procédure TIR en conformité avec l'Article 26 de la Convention. Pour adresser tels problèmes, le TIRExB a développé un exemple complexe, qui combine des caractéristiques telles que :

- a. il représente une opération typique de transport ;
- b. il couvre le nombre maximal permis de bureaux de douanes de sortie et de destination (dans l'exemple, quatre) ;
- c. deux bureaux de douanes de sortie sont situés dans le même pays ;
- d. deux bureaux de douanes de destination sont localisés dans des pays différents ;
- e. il inclut une suspension de la procédure TIR dans la partie du trajet non effectuée par route.

Les détails de l'itinéraire sont donnés dans la table suivant :

Bureau de douane, pays	Statut	Commentaire
Trabzon, Turquie	Bureau de départ (1)	
Erenköy, Turquie	Bureau de départ (2)	
Haydarpasa, Turquie	Bureau de sortie	Le transport TIR est suspendu
Les articles sont transportés par mer de la Turquie en Italie sous la suspension de la procédure de TIR		
Porto de Trieste, Italie	Bureau de départ	Le transport TIR est repris
Porte, Chiasso, Italie	Bureau de sortie	
Chiasso-Strada, Suisse	Bureau d'entrée	
Berne, Suisse	Bureau de destination (1)	Suspension partielle */. En conformité avec les Recommandations relatives à l'introduction d'un système de contrôle pour les Carnets TIR, adoptés par le Comité Administratif TIR le 20 octobre 1995, le bureau de douanes devrait transmettre les données exigées sur la conclusion partielle de l'opération TIR à un système de contrôle international pour les Carnets TIR. Pour plus de renseignements, prière de consulter le chapitre 4 du Manuel de TIR.
Basel, Suisse	Bureau de départ	
Weil Am Rhein, Allemagne	Bureau d'entrée	
Freiburg, Allemagne	Bureau de destination (2)	Suspension finale */. En conformité avec les Recommandations relatives à l'introduction d'un système de contrôle pour les Carnets TIR, adoptés par le Comité Administratif TIR le 20 octobre 1995, le bureau de douanes devrait transmettre les données exigées sur la conclusion finale de l'opération TIR à un système de contrôle international pour les Carnets TIR. Pour plus de renseignements, prière de consulter le chapitre 4 du Manuel de TIR.

3. L'exemple d'un Carnet TIR dûment rempli est contenu dans les pages suivantes.

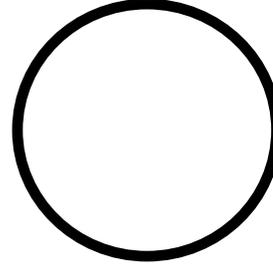
*/ Prière de consulter le commentaire à l'Article 21 "Fin d'une opération TIR au bureau de douane de sortie (de passage) et au bureau de douane de destination" pour connaître la définition des termes.

Cover page

**IRU - Union Internationale
des Transports Routiers**

orange

CARNET TIR*



14 vouchers



1. Valable pour prise en charge par le bureau de douane de départ jusqu'au 01.07.2003 inclus
Valid for the acceptance of goods by the Customs office of departure up to and including

2. Délivré par Union of Chambers of Commerce, Industry, Maritime Commerce
Issued by
and Commodity Exchanges of Turkey (UCCIMCCE)
(nom de l'association émettrice / name of issuing association)

3. Titulaire TÜRKSPED MEHMET PİR Milletlerarası Nakliyat A.S.
Holder
Merkez Mah. Değirmenbahçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/042/8
(nom, adresse, pays / name, address, country)

4. Signature du délégué de l'association émettrice et cachet de cette association:
Signature of authorized official of the issuing association and stamp of that association:

5. Signature du secrétaire de l'organisation internationale:
Signature of the secretary of the international organization:

Signature of Secretary-General of IRU

Stamp and signature of UCCIMCCE

(A remplir avant l'utilisation par le titulaire du carnet / To be completed before use by the holder of the carnet)

6. Pays de départ Turkey
Country/Countries of departure ⁽¹⁾

7. Pays de destination Switzerland, Germany
Country/Countries of destination ⁽¹⁾

8. No(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s) ⁽¹⁾
Registration No(s). of road vehicle(s) ⁽¹⁾
34 ZH 6945

9. Certificat(s) d'agrément du (des) véhicule(s) routier(s) (No et date) ⁽¹⁾
Certificate(s) of approval of road vehicle(s) (No. and date) ⁽¹⁾
No. 118932.2645 of 02.10.2002

10. No(s) d'identification du (des) conteneur(s) ⁽¹⁾
Identification No(s). of container(s) ⁽¹⁾

11. Observations diverses _____
Remarks

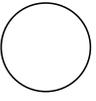
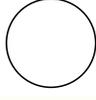
12. Signature du titulaire du carnet:
Signature of the carnet holder:

Signature of the TIR Carnet holder

⁽¹⁾ Biffer la mention inutile
Strike out whichever does not apply

* Voir annexe 1 de la Convention TIR, 1975, élaborée sous les auspices de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.
* See annex 1 of the TIR Convention, 1975, prepared under the auspices of the United Nations Economic Commission for Europe.

white

VOUCHER N° 1 PAGE 1		1. TIR CARNET	
2. Customs office(s) of departure 1. <u>Trabzon</u> 2. <u>Erenköy</u> 3. _____		3. Name of the international organization	
For official use		4. Holder of the carnet (name, address and country) TÜRKSPED MEHMET PİR Milletlerarası Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Değirmenbahçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/042/8	
		5. Country/Countries of departure	6. Country/Countries of destination
7. Registration No(s). of road vehicle(s) 34 ZH 6945		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003	
GOODS MANIFEST			
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles AB 1 - 800 CD 1 - 500	10. Number and type of packages or articles; description of goods Trabzon Customs office For Bern: Towels, boxes, 800 packages For Freiburg: Linen, collies, 500 packages	11. Gross weight in kg 5600 4300	16. Seals or identification marks applied, (number, identification) One seal No. 11
12. Total number of packages entered on the manifest Destination:	Number 1300	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete 14. Place and date 15. Signature of holder or agent Trabzon, 28.05.2003 Signature	17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp 28.05.2003 Stamp and signature (Trabzon)
1. Customs office Bern	800		
2. Customs office Freiburg	500		
3. Customs office			
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) Trabzon			
<input type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit 31.05.2003		
21. Registered by the Customs office at Trabzon	under No. 006494		
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) Erenköy			
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 28.05.2003 Stamp and signature (Trabzon)			
COUNTERFOIL N° 1 PAGE 1		of TIR CARNET	
1. Accepted by the Customs office at Trabzon		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
2. Under No. 006494			
3. Seals or identification marks applied One seal No. 11			
4. <input type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact			
5. Miscellaneous (route prescribed, Customs office at which the load must be produced, etc.) Erenköy		28.05.2003 Stamp and signature (Trabzon)	

green

VOUCHER N° 2 PAGE 2		1. TIR CARNET	
2. Customs office(s) of departure 1. Trabzon 2. Erenköy 3. _____		3. Name of the international organization	
For official use		4. Holder of the carnet (name, address and country) TÜRKSPED MEHMET PİR Milletlerarası Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Değirmenbahçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/042/8	
		5. Country/Countries of departure	6. Country/Countries of destination
7. Registration No(s). of road vehicle(s) 34 ZH 6945		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003	
GOODS MANIFEST			
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles AB 1 - 800 CD 1 - 500	10. Number and type of packages or articles; description of goods Trabzon Customs office For Bern: Towels, boxes, 800 packages For Freiburg: Linen, collies, 500 packages	11. Gross weight in kg 5600 4300	16. Seals or identification marks applied, (number, identification) One seal No. 11
12. Total number of packages entered on the manifest Destination:	Number 1300	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete	17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp 28.05.2003 Stamp and signature (Trabzon)
1. Customs office Bern	800	14. Place and date	
2. Customs office Freiburg	500	15. Signature of holder or agent Trabzon, 28.05.2003	
3. Customs office		Signature	
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) Trabzon		24. Certificate of termination of the TIR operation (Customs office of exit en route or of destination) Erenköy	
<input type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit 31.05.2003	<input checked="" type="checkbox"/> 25. Seals or identification marks found to be intact	
21. Registered by the Customs office at Trabzon under No. 006494		26. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified	
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) Erenköy		27. Reservations	
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 28.05.2003 Stamp and signature (Trabzon)		28. Customs officer's signature and Customs office date stamp 30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)	
COUNTERFOIL N° 2 PAGE 2 of TIR CARNET			
1. Arrival certified by the Customs office at Erenköy			6. Customs officer's signature and Customs office date stamp 30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)
2. <input checked="" type="checkbox"/> Seals or Identification marks found to be intact			
3. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified (as specified in the manifest) _____			
4. New seals affixed _____			
5. Reservations _____			

VOUCHER N° 1 PAGE 3		1. TIR CARNET	
2. Customs office(s) of departure 1. <u>Trabzon</u> 2. <u>Erenköy</u> 3. _____		3. Name of the international organization	
For official use		4. Holder of the carnet (name, address and country) TÜRKSPED MEHMET PİR Milletlerarası Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Değirmenbahçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/042/8	
7. Registration No(s). of road vehicle(s) 34 ZH 6945		5. Country/Countries of departure	6. Country/Countries of destination
GOODS MANIFEST		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003 CMR 1584 of 29.05.2003	
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles	10. Number and type of packages or articles; description of goods	11. Gross weight in kg	16. Seals or identification marks applied, (number, identification)
AB 001 - 800	Trabzon Customs office For Bern: Towels, boxes, 800 packages	5600	One seal No. 693
CD 001 - 500	For Freiburg: Linen, collies, 500 packages Erenköy Customs office	4300	
EF 001 - 1000	For Freiburg: T-Shirt, boxes, 1000 packages	3600	
12. Total number of packages entered on the manifest Destination:	Number	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete	17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp
1. Customs office Bern	800	14. Place and date	30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)
2. Customs office Freiburg	1500	15. Signature of holder or agent	
3. Customs office		Trabzon, 28.05.2003 Signature	
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) Erenköy			
<input type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit 01.06.2003		
21. Registered by the Customs office at Erenköy	under No. 072564		
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) Haydarpaşa			
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)			

COUNTERFOIL N° 1 PAGE 3		of TIR CARNET	
1. Accepted by the Customs office at <u>Erenköy</u>		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
2. Under No. <u>072564</u>		30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)	
3. Seals or identification marks applied <u>One seal No. 693</u>			
4. <input type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact			
5. Miscellaneous (route prescribed, Customs office at which the load must be produced, etc.) <u>Haydarpaşa</u>			

green

VOUCHER N° 2 PAGE 4		1. TIR CARNET	
2. Customs office(s) of departure 1. Trabzon 2. Erenköy 3. _____		3. Name of the international organization	
For official use		4. Holder of the carnet (name, address and country) TURKSPED MEHMET PIR Milletlerarası Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Degirmenbahçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/042/8	
		5. Country/Countries of departure	6. Country/Countries of destination
7. Registration No(s). of road vehicle(s) 34 ZH 6945		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003 CMR 1584 of 29.05.2003	
GOODS MANIFEST			
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles	10. Number and type of packages or articles; description of goods	11. Gross weight in kg	16. Seals or identification marks applied, (number, identification)
AB 1 - 800	<u>Trabzon Customs office</u> For Bern: Towels, boxes, 800 packages	5600	One seal No. 693
CD 1 - 500	For Freiburg: Linen, collies, 500 packages	4300	
EF 001 - 1000	<u>Erenköy Customs office</u> For Freiburg: T-Shirt, boxes, 1000 packages	3600	
12. Total number of packages entered on the manifest Destination:	Number 2300	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete	
1. Customs office Bern	800	14. Place and date Trabzon, 28.05.2003	
2. Customs office Freiburg	1500	15. Signature of holder or agent Signature	
3. Customs office		17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp 30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)	
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) Erenköy		24. Certificate of termination of the TIR operation (Customs office of exit en route or of destination) Haydarpaşa	
<input type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit 01.06.2003	<input checked="" type="checkbox"/> 25. Seals or identification marks found to be intact	
21. Registered by the Customs office at Erenköy	under No. 072564	26. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified	
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) Haydarpaşa		27. Reservations	
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)		28. Customs officer's signature and Customs office date stamp 31.05.2003 Stamp and signature (Haydarpaşa)	
COUNTERFOIL N° 2 PAGE 4 of TIR CARNET			
1. Arrival certified by the Customs office at Haydarpaşa		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
2. <input checked="" type="checkbox"/> Seals or Identification marks found to be intact		31.05.2003 Stamp and signature (Haydarpaşa)	
3. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified (as specified in the manifest) _____			
4. New seals affixed _____			
5. Reservations _____			
The TIR transport is suspended for the sea leg and is to be resumed in Italy.			

white

VOUCHER N° 1 PAGE 5		1. TIR CARNET	
2. Customs office(s) of departure 1. Trabzon 2. Erenköy 3. _____		3. Name of the international organization	
For official use		4. Holder of the carnet (name, address and country) TÜRKSPED MEHMET PİR Milletlerarası Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Değirmenbahçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/042/8	
		5. Country/Countries of departure	6. Country/Countries of destination
7. Registration No(s). of road vehicle(s) 34 ZH 6945		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003 CMR 1584 of 29.05.2003	
GOODS MANIFEST			
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles AB 001 - 800 CD 001 - 500 EF 001 - 1000	10. Number and type of packages or articles; description of goods Trabzon Customs office For Bern: Towels, boxes, 800 packages For Freiburg: Linen, collies, 500 packages Erenköy Customs office For Freiburg: T-Shirt, boxes, 1000 packages		11. Gross weight in kg 5600 4300 3600
12. Total number of packages entered on the manifest Destination:		Number	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete
1. Customs office Bern		800	14. Place and date
2. Customs office Freiburg		1500	15. Signature of holder or agent
3. Customs office			Trabzon, 28.05.2003
			Signature _____
17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp 30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)			
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) Porto of Trieste, 121109			
<input checked="" type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit 10 hours as from 16.00		
21. Registered by the Customs office at Porto of Trieste	under No. A/5 n.7		
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) Ponte Chiasso			
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 02.06.2003			
Stamp and signature (Trieste)			
COUNTERFOIL N° 1 PAGE 5		of TIR CARNET	
1. Accepted by the Customs office at Porto of Trieste		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
2. Under No. A/5 n.7			
3. Seals or identification marks applied _____			
4. <input checked="" type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact		02.06.2003 Stamp and signature (Trieste)	
5. Miscellaneous (route prescribed, Customs office at which the load must be produced, etc.) Ponte Chiasso			

green

VOUCHER N° 2 PAGE 6		1. TIR CARNET	
2. Customs office(s) of departure 1. <u>Trabzon</u> 2. <u>Erenköy</u> 3. _____		3. Name of the international organization	
For official use		4. Holder of the carnet (name, address and country) TURKSPED MEHMET PIR Milletlerarası Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Değirmenbahçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/042/8	
7. Registration No(s). of road vehicle(s) 34 ZH 6945		5. Country/Countries of departure	6. Country/Countries of destination
GOODS MANIFEST		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003 CMR 1584 of 29.05.2003	
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles	10. Number and type of packages or articles; description of goods	11. Gross weight in kg	16. Seals or identification marks applied, (number, identification)
AB 1 - 800	<u>Trabzon Customs office</u> For Bern: Towels, boxes, 800 packages	5600	One seal No. 693
CD 1 - 500	For Freiburg: Linen, collies, 500 packages	4300	
EF 001 - 1000	<u>Erenköv Customs office</u> For Freiburg: T-Shirt, boxes, 1000 packages	3600	
12. Total number of packages entered on the manifest Destination:	Number	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete	17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp
1. Customs office Bern	800	14. Place and date	30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)
2. Customs office Freiburg	1500	15. Signature of holder or agent	
3. Customs office		Trabzon, 28.05.2003 Signature	
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) Porto of Trieste, 121109		24. Certificate of termination of the TIR operation (Customs office of exit en route or of destination) Ponte Chiasso, 075140	
<input checked="" type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit 10 hours as from 16.00	<input checked="" type="checkbox"/> 25. Seals or identification marks found to be intact	
21. Registered by the Customs office at Porto of Trieste	under No. A/5 n.7	26. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified	
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) Ponte Chiasso		27. Reservations	
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 02.06.2003 Stamp and signature (Trieste)		28. Customs officer's signature and Customs office date stamp 03.06.2003 Stamp and signature (Ponte Chiasso)	
COUNTERFOIL N° 2 PAGE 6		of TIR CARNET	
1. Arrival certified by the Customs office at Ponte Chiasso		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
2. <input checked="" type="checkbox"/> Seals or Identification marks found to be intact		03.06.2003 Stamp and signature (Ponte Chiasso)	
3. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified (as specified in the manifest)			
4. New seals affixed			
5. Reservations			

white

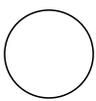
VOUCHER N° 1 PAGE 7		1. TIR CARNET	
2. Customs office(s) of departure 1. Trabzon 2. Erenköy 3. _____		3. Name of the international organization	
For official use		4. Holder of the carnet (name, address and country) TÜRKSPED MEHMET PİR Milletlerarası Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Değirmenbahçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/042/8	
		5. Country/Countries of departure	6. Country/Countries of destination
7. Registration No(s). of road vehicle(s) 34 ZH 6945		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003 CMR 1584 of 29.05.2003	
GOODS MANIFEST			
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles	10. Number and type of packages or articles; description of goods	11. Gross weight in kg	16. Seals or identification marks applied, (number, identification)
AB 001 - 800	Trabzon Customs office For Bern: Towels, boxes, 800 packages	5600	One seal No. 693
CD 001 - 500	For Freiburg: Linen, collies, 500 packages	4300	
EF 001 - 1000	Erenköy Customs office For Freiburg: T-Shirt, boxes, 1000 packages	3600	
12. Total number of packages entered on the manifest Destination:		Number	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete
1. Customs office Bern		800	14. Place and date
2. Customs office Freiburg		1500	15. Signature of holder or agent
3. Customs office			Trabzon, 28.05.2003
			Signature
17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp		30.05.2003	
17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp		Stamp and signature (Erenköy)	
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) Chiasso-Strada, 418			
<input checked="" type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit		
21. Registered by the Customs office at Chiasso-Strada		under No. _____	
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) Bern			
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 03.06.2003			
Stamp and signature (Chiasso-Strada)			
COUNTERFOIL N° 1 PAGE 7 of TIR CARNET			
1. Accepted by the Customs office at Chiasso-Strada		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
2. Under No. _____			
3. Seals or identification marks applied _____			
4. <input checked="" type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact			
5. Miscellaneous (route prescribed, Customs office at which the load must be produced, etc.) Bern		03.06.2003 Stamp and signature (Chiasso-Strada)	

green

VOUCHER N° 2 PAGE 8		1. TIR CARNET	
2. Customs office(s) of departure 1. Trabzon 2. Erenköy 3. _____		3. Name of the international organization	
For official use		4. Holder of the carnet (name, address and country) TÜRKSPED MEHMET PİR Milletlerarası Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Değirmenbahçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/042/8	
		5. Country/Countries of departure	6. Country/Countries of destination
7. Registration No(s) of road vehicle(s) 34 ZH 6945		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003 CMR 1584 of 29.05.2003	
GOODS MANIFEST			
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles	10. Number and type of packages or articles; description of goods	11. Gross weight in kg	16. Seals or identification marks applied, (number, identification)
AB 1 - 800	<u>Trabzon Customs office</u> For Bern: Towels, boxes, 800 packages	5600	One seal No. 693
CD 1 - 500	For Freiburg: Linen, collies, 500 packages	4300	
EF 001 - 1000	<u>Erenköy Customs office</u> For Freiburg: T-Shirt, boxes, 1000 packages	3600	
12. Total number of packages entered on the manifest Destination:	Number	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete	17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp
1. Customs office Bern	800	14. Place and date 15. Signature of holder or agent	30.05.2003
2. Customs office Freiburg	1500	Trabzon, 28.05.2003	Stamp and signature (Erenköy)
3. Customs office		Signature	
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) Chiasso-Strada, 418		24. Certificate of termination of the TIR operation (Customs office of exit en route or of destination) Bern, 166	
<input checked="" type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit	<input checked="" type="checkbox"/> 25. Seals or identification marks found to be intact	
21. Registered by the Customs office at Chiasso-Strada under No. _____		26. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified 800	
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) Bern		27. Reservations	
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 03.06.2003 Stamp and signature (Chiasso-Strada)		28. Customs officer's signature and Customs office date stamp 04.06.2003 Stamp and signature (Bern)	
			
			
COUNTERFOIL N° 2 PAGE 8 of TIR CARNET			
1. Arrival certified by the Customs office at Bern		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
2. <input checked="" type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact			
3. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified (as specified in the manifest) 800			
4. New seals affixed _____		04.06.2003	
5. Reservations _____		Stamp and signature (Bern)	

white

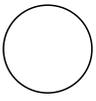
VOUCHER N° 1 PAGE 9		1. TIR CARNET	
2. Customs office(s) of departure 1. Trabzon 2. Erenköy 3. _____		3. Name of the international organization	
For official use		4. Holder of the carnet (name, address and country) TÜRKSPED MEHMET PİR Milletlerarası Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Değirmenbahçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/042/8	
7. Registration No(s). of road vehicle(s) 34 ZH 6945		5. Country/Countries of departure	6. Country/Countries of destination
GOODS MANIFEST		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003 CMR 1584 of 29.05.2003	
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles	10. Number and type of packages or articles; description of goods	11. Gross weight in kg	16. Seals or identification marks applied, (number, identification)
AB-001-800	Trabzon Customs office For Bern: Towels, boxes, 800 packages	5600	One seal No. 693
CD 001 - 500	For Freiburg: Linen, collies, 500 packages	4300	One seal No. 1/27F
EF 001 - 1000	Erenköy Customs office For Freiburg: T-Shirt, boxes, 1000 packages	3600	04.06.2003 Stamp and signature (Bern)
12. Total number of packages entered on the manifest Destination:	Number 2300	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete	17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp
1. Customs office Bern	800	14. Place and date Trabzon, 28.05.2003	30.05.2003
2. Customs office Freiburg	1500	15. Signature of holder or agent Signature	Stamp and signature (Erenköy)
3. Customs office			
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) Bern, 166			
<input type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit 04.06.2003		
21. Registered by the Customs office at Bern		under No.	
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) Basel/Weil am Rhein-Autobahn			
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 04.06.2003 Stamp and signature (Bern)			

COUNTERFOIL N° 1 PAGE 9		of TIR CARNET	
1. Accepted by the Customs office at Bern		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
2. Under No. _____			
3. Seals or identification marks applied One seal No. 1/27F			
4. <input type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact		04.06.2003 Stamp and signature (Bern)	
5. Miscellaneous (route prescribed, Customs office at which the load must be produced, etc.) Basel/Weil am Rhein-Autobahn			

green

VOUCHER N° 2 PAGE 10		1. TIR CARNET	
2. Customs office(s) of departure 1. Trabzon 2. Erenköy 3. _____		3. Name of the international organization	
For official use		4. Holder of the carnet (name, address and country) TÜRKSPED MEHMET PİR Milletlerarası Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Değirmenbahçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/042/8	
		5. Country/Countries of departure	6. Country/Countries of destination
7. Registration No(s). of road vehicle(s) 34 ZH 6945		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003 CMR 1584 of 29.05.2003	
GOODS MANIFEST			
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles	10. Number and type of packages or articles; description of goods	11. Gross weight in kg	16. Seals or identification marks applied, (number, identification)
AB 1 - 800	Trabzon Customs office For Bern: Towels, boxes, 800 packages	5600	One seal No. 693
CD 1 - 500	For Freiburg: Linen, collies, 500 packages	4300	One seal No. 1/27F
EF 001 - 1000	Erenköy Customs office For Freiburg: T-Shirt, boxes, 1000 packages	3600	04.06.2003 Stamp and signature (Bern)
12. Total number of packages entered on the manifest Destination:	Number	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete	17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp
1. Customs office Bern	800	14. Place and date	30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)
2. Customs office Freiburg	1500	15. Signature of holder or agent	
3. Customs office		Trabzon, 28.05.2003 Signature	
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) Bern, 166	24. Certificate of termination of the TIR operation (Customs office of exit en route or of destination) Basel, 180	<input type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	<input checked="" type="checkbox"/> 25. Seals or identification marks found to be intact
<input type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit 04.06.2003	21. Registered by the Customs office at Bern under No. _____	26. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) Basel/Weil am Rhein-Autobahn	27. Reservations	23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 04.06.2003 Stamp and signature (Bern)	28. Customs officer's signature and Customs office date stamp 04.06.2003 Stamp and signature (Basel)
COUNTERFOIL N° 2 PAGE 10 of TIR			
1. Arrival certified by the Customs office at Basel/Weil am Rhein-Autobahn, 180		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
2. <input checked="" type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact		04.06.2003 Stamp and signature (Basel)	
3. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified (as specified in the manifest) _____			
4. New seals affixed _____			
5. Reservations _____			

white

VOUCHER N° 1 PAGE 11		1. TIR CARNET	
2. Customs office(s) of departure 1. Trabzon 2. Erenköy 3. _____		3. Name of the international organization	
For official use		4. Holder of the carnet (name, address and country) TÜRKSPED MEHMET PİR Milletlerarası Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Değirmenbahçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/042/8	
		5. Country/Countries of departure	6. Country/Countries of destination
7. Registration No(s). of road vehicle(s) 34 ZH 6945		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003 CMR 1584 of 29.05.2003	
GOODS MANIFEST			
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles	10. Number and type of packages or articles; description of goods	11. Gross weight in kg	16. Seals or identification marks applied, (number, identification)
AB 001 - 800	Trabzon Customs office For Bern: Towels, boxes, 800 packages	5600	04.06.2003 Stamp and signature (Bern) One seal No. 693 One seal No. 1/27F 04.06.2003 Stamp and signature (Bern)
CD 001 - 500	For Freiburg: Linen, collies, 500 packages	4300	
EF 001 - 1000	Erenköy Customs office For Freiburg: T-Shirt, boxes, 1000 packages	3600	
12. Total number of packages entered on the manifest Destination:	Number	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete	17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp
1. Customs office Bern	800	14. Place and date 15. Signature of holder or agent Trabzon, 28.05.2003	30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)
2. Customs office Freiburg	1500	Signature _____	
3. Customs office _____			
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) Weil Am Rhein-Autobahn			
<input checked="" type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit 06.06.2003		
21. Registered by the Customs office at Weil Am Rhein-Autobahn		under No. 0639	
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) Freiburg			
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 04.06.2003 Stamp and signature (Weil Am Rhein)			
COUNTERFOIL N° 1 PAGE 11		of TIR CARNET	
1. Accepted by the Customs office at Weil Am Rhein - Autobahn		04.06.2003 Stamp and signature (Weil Am Rhein)	
2. Under No. 0639			
3. Seals or identification marks applied _____			
4. <input checked="" type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact			
5. Miscellaneous (route prescribed, Customs office at which the load must be produced, etc.) Freiburg			

green

VOUCHER N° 2 PAGE 12		1. TIR CARNET	
2. Customs office(s) of departure 1. Trabzon 2. Erenköy 3. _____		3. Name of the international organization	
For official use		4. Holder of the carnet (name, address and country) TURKSPED MEHMET PİR Milletlerarası Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Değirmenbahçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/042/8	
		5. Country/Countries of departure	6. Country/Countries of destination
7. Registration No(s). of road vehicle(s) 34 ZH 6945		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003 CMR 1584 of 29.05.2003	
GOODS MANIFEST			
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles AB 1 - 800 CD 1 - 500 EF 001 - 1000	10. Number and type of packages or articles; description of goods Trabzon Customs office For Bern: Towels, boxes, 800 packages For Freiburg: Linen, collies, 500 packages Erenköy Customs office For Freiburg: T-Shirt, boxes, 1000 packages		11. Gross weight in kg 5600 4300 3600
			16. Seals or identification marks applied, (number, identification) One seal No. 693 One seal No. 1/27F 04.06.2003 Stamp and signature (Bern)
			04.06.2003 Stamp and signature (Bern)
12. Total number of packages entered on the manifest Destination:	Number 2300	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete	17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp
1. Customs office Bern	800	14. Place and date 15. Signature of holder or agent Trabzon, 28.05.2003 Signature	30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)
2. Customs office Freiburg	1500		
3. Customs office			
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) Weil Am Rhein/Autobahn		24. Certificate of termination of the TIR operation (Customs office of exit en route or of destination) Freiburg	
<input type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit 06.06.2003	<input checked="" type="checkbox"/> 25. Seals or identification marks found to be intact	
21. Registered by the Customs office at Weil Am Rhein	under No. 0639	26. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified 1500	
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) Freiburg		27. Reservations	
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 04.06.2003 Stamp and signature (Weil Am Rhein)		28. Customs officer's signature and Customs office date stamp 05.06.2003 Stamp and signature (Freiburg)	
COUNTERFOIL N° 2 PAGE 12 of TIR CARNET			
1. Arrival certified by the Customs office at Freiburg		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
2. <input checked="" type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact		 05.06.2003 Stamp and signature (Freiburg)	
3. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified (as specified in the manifest) 1500			
4. New seals affixed _____			
5. Reservations _____			

TIR CARNET PAGE 12