



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.30/206  
26 février 2003

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des problèmes douaniers  
intéressant les transports

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL DES PROBLÈMES DOUANIERS  
INTÉRESSANT LES TRANSPORTS SUR SA CENT TROISIÈME SESSION  
(4-7 février 2003)**

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Paragraphes</u>	<u>Page</u>
PARTICIPATION .....	1 – 4	3
DISCOURS D'OUVERTURE .....	5 – 8	3
ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR.....	9 – 10	4
ÉLECTION DU BUREAU.....	11	5
ACTIVITÉS D'ORGANES DE LA CEE ET D'AUTRES ORGANISMES DE L'ONU INTÉRESSANT LE GROUPE DE TRAVAIL .....	12 – 13	5
ACTIVITÉS D'AUTRES ORGANISATIONS INTÉRESSANT LE GROUPE DE TRAVAIL.....	14	5

## TABLE DES MATIÈRES (suite)

	<u>Paragraphes</u>	<u>Page</u>
CONVENTIONS DOUANIÈRES RELATIVES À L'IMPORTATION TEMPORAIRE DES VÉHICULES ROUTIERS PRIVÉS (1954) ET DES VÉHICULES ROUTIERS COMMERCIAUX (1956).....	15 – 17	5
CONVENTION INTERNATIONALE SUR L'HARMONISATION DES CONTRÔLES DES MARCHANDISES AUX FRONTIÈRES, 1982 («CONVENTION SUR L'HARMONISATION») .....	18 – 20	6
PROJETS DE CONVENTIONS DE LA CEE-ONU RELATIVES À UN RÉGIME DE TRANSIT DOUANIER INTERNATIONAL POUR LES MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR CHEMIN DE FER .....	21 – 25	7
CONVENTION DOUANIÈRE RELATIVE AU TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES SOUS LE COUVERT DE CARNETS TIR (CONVENTION TIR DE 1975).....	26 – 69	8
PRÉVENTION DE L'UTILISATION ABUSIVE DES SYSTÈMES DE TRANSIT DOUANIER PAR DES CONTREBANDIERS .....	70	16
QUESTIONS DIVERSES .....	71 – 73	16
ADOPTION DU RAPPORT .....	74	16

Annexes

<u>Annexe 1</u> : Discours d'ouverture de M <sup>me</sup> B. Schmögnerová, Secrétaire exécutive de la CEE .....	17
<u>Annexe 2</u> : Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR de 1975). Proposition d'amendement adoptée par le Groupe de travail le 7 février 2003 .....	20
<u>Annexe 3</u> : Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR de 1975). Commentaires adoptés par le Groupe de travail CEE-ONU des problèmes douaniers intéressant les transports .....	22

## RAPPORT

### PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail a tenu sa cent troisième session du 4 au 7 février 2003, à Genève.
2. Y ont participé des représentants des pays suivants: Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, ex-République yougoslave de Macédoine, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Italie, Kazakhstan, Lettonie, Lituanie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Serbie-et-Monténégro, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine. Des représentants de la Communauté européenne étaient aussi présents. Des représentants du Japon et de la République de Corée ont participé à la session en vertu du paragraphe 11 du mandat de la Commission.
3. Étaient aussi représentées la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) et l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD).
4. Les organisations non gouvernementales suivantes ont aussi participé à la session: Union internationale des transports routiers (IRU), Alliance internationale de tourisme/Fédération internationale de l'automobile (AIT/FIA) et Transfrigoroute International.

### DISCOURS D'OUVERTURE

5. En guise d'ouverture, la Secrétaire exécutive de la CEE-ONU a déclaré que la Convention TIR était indispensable au développement du commerce international, notamment dans les pays en transition et les pays sans littoral. Elle a indiqué que le régime TIR était gravement menacé parce qu'il était mal utilisé par la criminalité organisée, notamment dans certains de ces pays. Rappelant les chiffres cités lors de la précédente session, elle a déclaré qu'ils laissaient apparaître une augmentation spectaculaire du nombre de fraudes, particulièrement graves dans quelques pays. Elle a expliqué que le paiement de toutes les demandes de remboursement aurait ébranlé la chaîne de garantie et conduit à l'effondrement du régime. Dans ces conditions, elle a regretté que certaines interprétations de la Convention minimisent le risque pesant sur la chaîne de garantie. Elle a remercié la Fédération de Russie et l'Union internationale des transports routiers (IRU) d'avoir été si promptes à rechercher une solution négociée pour éviter la crise. Elle a souligné qu'il faudrait absolument s'efforcer de renforcer le régime TIR, de combattre plus efficacement la fraude en luttant contre le crime organisé et de supprimer, ou au moins limiter, les menaces pesant sur le système. Cela ne pourrait se faire que dans un climat de confiance et de coopération entre les Parties contractantes et le secteur privé, dans lequel le rôle et les responsabilités de chacun seraient bien définis. À ce propos, la Secrétaire exécutive a souscrit aux conclusions de la réunion des «Amis du Président» et à la proposition présentée par la Lettonie en faveur de l'introduction dans la Convention d'un système de contrôle des carnets TIR. Le texte du discours d'ouverture de la Secrétaire exécutive est reproduit à l'annexe 1 du présent rapport.

6. En réponse à la déclaration de la Secrétaire exécutive indiquant qu'elle n'était pas disposée à débattre des questions de «microgestion», plusieurs Parties contractantes ont proposé de donner mandat au Secrétaire TIR, en soulignant son professionnalisme et son intégrité. Les Parties contractantes ont également soumis des questions très précises à l'attention de la Secrétaire exécutive, notamment les questions ci-après:

- Le document sans cote n° 19 (2002) de la Commission de contrôle TIR (TIRExB), et en particulier la déclaration concernant l'interprétation de l'article 11.3 de la Convention TIR, ont-ils été à l'origine de la récente crise?
- Les actions ou l'inaction du Secrétaire TIR et du secrétariat TIR ont-elles été l'origine de la récente crise?
- Les actions de la TIRExB ont-elles été à l'origine de la récente crise?

7. La délégation de la Fédération de Russie a fait observer qu'elle avait informé le WP.30, voici plusieurs années, de l'inefficacité du système de garantie TIR qui constituait, selon elle, la raison principale de la crise. Elle a indiqué que ni les activités de la TIRExB et du secrétariat TIR ni le projet de document sans cote à distribution restreinte n° 19 n'avaient contribué au mauvais fonctionnement du système de garantie TIR dans la Fédération de Russie. La délégation a affirmé qu'elle avait toujours adopté une position ferme en se référant exclusivement aux dispositions de la Convention TIR.

8. En réponse aux questions des délégations concernant la déclaration de la Fédération de Russie, la Secrétaire exécutive a indiqué qu'elle avait de toute façon été informée. De plus, elle a déclaré que l'important était d'éviter l'effondrement du système TIR et que toutes les autres questions étaient sans objet.

## **ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR**

Document: TRANS/WP.30/205.

Mandat et historique: Ordre du jour provisoire (TRANS/WP.30/205), point 1.

9. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat (TRANS/WP.30/205), auquel il a ajouté la question suivante, sous le point 8 c) xi):

- Application pratique du régime TIR de l'Union douanière entre la Fédération de Russie et le Bélarus.

10. Le Groupe de travail a regretté que plusieurs documents officiels ainsi que le rapport de la cent deuxième session n'aient pu être distribués dans toutes les langues officielles et il a prié le secrétariat de faire en sorte que les documents soient disponibles à l'avance lors des prochaines sessions.

## **ÉLECTION DU BUREAU**

Mandat et historique: Ordre du jour provisoire (TRANS/WP.30/205), point 2.

11. Le Groupe de travail a réélu M. Guus Jacobs (Pays-Bas) Président de ses sessions en 2003.

## **ACTIVITÉS D'ORGANES DE LA CEE ET D'AUTRES ORGANISMES DE L'ONU INTÉRESSANT LE GROUPE DE TRAVAIL**

Document: Notification dépositaire C.N.47.2003.TREATIES-1.

Mandat et historique: Ordre du jour provisoire (TRANS/WP.30/205), point 3.

12. Le Groupe de travail a été informé que la Lituanie avait adhéré à la Convention relative au régime douanier des conteneurs utilisés en transport international dans le cadre d'un pool (21 janvier 1994), avec effet au 3 juillet 2003.

13. Conformément à la décision qu'il avait prise à sa cent deuxième session en matière de transport et de sécurité (TRANS/WP.30/204, par. 7), le Groupe de travail a pris note que l'Organisation mondiale des douanes (OMD) avait demandé au secrétariat de fournir des renseignements sur le statut de la Convention douanière relative aux conteneurs (1972) et de collaborer à l'éventuelle révision de ladite Convention. Le Groupe de travail a prié le secrétariat de fournir à l'OMD tous les renseignements et le soutien dont elle a besoin et de lui rendre compte de cette question à l'une de ses prochaines sessions.

## **ACTIVITÉS D'AUTRES ORGANISATIONS INTÉRESSANT LE GROUPE DE TRAVAIL**

Mandat et historique: Ordre du jour provisoire (TRANS/WP.30/205), point 4.

14. Le Groupe de travail a été informé par le représentant de la Commission européenne de l'état de mise en œuvre du Nouveau système de transit informatisé (NSTI), qui doit devenir pleinement opérationnel dans les États membres de l'Union européenne le 30 juin 2003 au plus tard. Des mouvements peuvent actuellement être effectués sous couvert du NSTI entre cinq États membres. Le Groupe de travail a aussi été informé que les arrangements communautaires actuels pour le transit des marchandises par le rail et par la poste, qui sont fondés sur une législation qui part de l'hypothèse que les organismes intervenant dans ce transit sont publics, doivent faire l'objet d'un réexamen par suite de la libéralisation intervenue dans ces secteurs. Il est probable que ce réexamen conduira à modifier les législations.

## **CONVENTIONS DOUANIÈRES RELATIVES À L'IMPORTATION TEMPORAIRE DES VÉHICULES ROUTIERS PRIVÉS (1954) ET DES VÉHICULES ROUTIERS COMMERCIAUX (1956)**

Documents: ECE/TRANS/107/Rev.1, ECE/TRANS/108; (<http://border.unece.org> – Legal Instruments), TRANS/WP.30/2003/2 et notifications dépositaires C.N.2.2003.TREATIES-1, C.N.3.2003.TREATIES-1, C.N.61.2003.TREATIES-2 et C.N.62.2003.TREATIES-2.

Mandat et historique: Ordre du jour provisoire (TRANS/WP.30/203), point 5.

a) **État des Conventions**

15. Le Groupe de travail a noté que la Lituanie, avec effet à compter du 3 avril 2003, et l'Arabie saoudite, avec effet à compter du 23 avril 2003, ont adhéré aux Conventions douanières sur l'importation temporaire de véhicules routiers privés (1954) et commerciaux (1956). Au 1<sup>er</sup> février 2003, les deux Conventions comptaient respectivement 77 et 35 Parties contractantes.

b) **Application des Conventions**

16. Le Groupe de travail a été informé par l'AIT/FIA des problèmes spécifiques rencontrés dans l'application des Conventions, en particulier la gestion du système des «carnets de passage en douane» (CPD) (TRANS/WP.30/2003/2). L'AIT/FIA a prié le Groupe de travail de faire part de ses vues sur les problèmes décrits.

17. Le Groupe de travail a prié le secrétariat de consulter les Parties contractantes concernées pour leur demander des éclaircissements sur les problèmes rencontrés et de l'informer des résultats de ses consultations à sa prochaine session.

**CONVENTION INTERNATIONALE SUR L'HARMONISATION DES CONTRÔLES DES MARCHANDISES AUX FRONTIÈRES, 1982 («CONVENTION SUR L'HARMONISATION»)**

Documents: ECE/TRANS/55, (<http://border.unece.org> – Legal Instruments); TRANS/WP.30/196, TRANS/WP.30/AC.3/8, TRANS/WP.30/2002/19, TRANS/WP.30/2001/16, TRANS/WP.30/2000/16, TRANS/WP.30/2000/11 et documents sans cote n<sup>os</sup> 19 et 21 (2002).

Mandat et historique: Ordre du jour provisoire (TRANS/WP.30/205), point 6.

a) **État de la Convention**

18. Le Groupe de travail a été informé que la Convention comptait 42 Parties contractantes. Une liste complète des Parties contractantes à la Convention est annexée à l'ordre du jour de la cinquième session du Comité de gestion de la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, 1982 (TRANS/WP.30/AC.3/9, annexe 1).

b) **Préparation d'une nouvelle annexe sur la rationalisation des formalités de passage des frontières**

19. Le Groupe de travail a rappelé qu'à l'invitation du Secrétaire exécutif de la CEE-ONU le Comité de gestion de la «Convention sur l'harmonisation» tiendra sa cinquième session les 6 et 7 février 2003 (TRANS/WP.30/AC.3/9) pour examiner en particulier le texte de synthèse d'un nouveau projet d'annexe 8 à la Convention, rédigé par le secrétariat (TRANS/WP.30/AC.3/2003/1).

20. Le Groupe de travail a été informé par Transfrigoroute (International) de l'importance, en particulier pour le transport des denrées périssables, de l'adoption du nouveau projet d'annexe 8 à la Convention.

**PROJETS DE CONVENTIONS DE LA CEE-ONU RELATIVES À UN RÉGIME DE TRANSIT DOUANIER INTERNATIONAL POUR LES MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR CHEMIN DE FER**

Documents: TRANS/2001/10, TRANS/WP.30/194, TRANS/WP.30/164, TRANS/WP.30/2002/25, TRANS/WP.30/2002/16, TRANS/WP.30/2002/12, TRANS/WP.30/2002/10, TRANS/WP.30/2002/9, TRANS/WP.30/2000/17, TRANS/WP.30/R.141, et documents sans cote n<sup>os</sup> 4 et 5 (2002).

Mandat et historique: Ordre du jour provisoire (TRANS/WP.30/205), point 7.

**a) Résolution relative à l'utilisation de la lettre de voiture SMGS comme déclaration de transit douanier**

21. Le Groupe de travail a été informé que le Secrétaire exécutif de la CEE-ONU écrira immédiatement après la présente session aux Parties contractantes à l'Accord SMGS pour les prier de faire savoir à la CEE-ONU si elles acceptent la résolution n° 50 sur l'utilisation de la lettre de voiture SMGS comme déclaration de transit douanier, adoptée lors de la cent deuxième session (TRANS/WP.30/204, annexe 1).

**b) Projets de conventions de la CEE-ONU relatives à un régime de transit douanier international pour les marchandises transportées par chemin de fer**

22. Le Groupe de travail, rappelant que sa résolution n° 50 constituait une mesure préliminaire de facilitation, a noté que le secrétariat avait essayé d'organiser une réunion du Groupe d'experts à l'intention des Parties contractantes au SMGS et des organisations intéressées, par exemple l'OSJD, au printemps 2003, en vue de finaliser le projet de convention CEE-ONU sur un régime de transit douanier international pour les marchandises transportées par chemin de fer dans la zone SMGS.

23. Le Groupe de travail a été averti par plusieurs Parties contractantes au SMGS qu'elles allaient soumettre au secrétariat des propositions d'amendement au projet de convention.

24. La Commission européenne a indiqué qu'elle souhaitait participer à la réunion ci-dessus afin d'expliquer aux autres participants comment elle utilisait la lettre de voiture CIM dans le cadre du régime de transit commun.

25. L'IRU s'est déclarée en faveur d'une libéralisation des transports par chemin de fer en espérant que les entreprises privées seront en mesure d'offrir de meilleurs services aux usagers. À ce propos, l'IRU a souligné que les problèmes douaniers étaient souvent utilisés comme prétexte pour exiger des garanties des entreprises de transport par chemin de fer privées. Il ne devrait pas y avoir de discrimination entre les modes de transport afin d'éviter que la criminalité ne passe de l'un à l'autre.

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

Documents: ECE/TRANS/17 et Amend.1 à 22, Manuel TIR 2002; <http://tir.unece.org>, TRANS/WP.30/AC.2/66, annexe 1, TRANS/WP.30/204, TRANS/WP.30/202, TRANS/WP.30/200 et TRANS/WP.30/198.

**a) État de la Convention**

Mandat et historique: Ordre du jour provisoire (TRANS/WP.30/205), point 8 a).

26. Le Groupe de travail a été informé que la Convention TIR de 1975 comptait actuellement 64 Parties contractantes. La Mongolie y adhèrera à compter du 1<sup>er</sup> avril 2003.

27. L'IRU s'est inquiétée de l'incidence de l'élargissement de l'Union européenne sur l'utilisation de la procédure TIR, notamment pour les transporteurs ainsi que pour les associations et les autorités douanières des pays situés aux nouvelles frontières extérieures de l'UE. À cet égard, la Communauté européenne a proposé de fournir des renseignements sur l'état d'avancement du processus d'élargissement lors des prochaines sessions du Groupe de travail 30.

28. La liste complète des Parties contractantes à la Convention, ainsi que la liste des pays dans lesquels des opérations TIR peuvent être entreprises, est annexée au rapport de la trente-troisième session du Comité de gestion TIR (TRANS/WP.30/AC.2/67, annexe 1). Des renseignements mis à jour en permanence sur le champ d'application de la Convention TIR peuvent être obtenus sur le site Web de la CEE-ONU à l'adresse suivante: <http://tir.unece.org>.

**b) Révision de la Convention**

**i) Mise en œuvre de la phase II du processus de révision TIR et exemples des meilleures pratiques**

Mandat et historique: Ordre du jour provisoire (TRANS/WP.30/205), point 8 b) i).

29. Ainsi qu'il l'avait décidé à sa cent deuxième session (TRANS/WP.30/204, par. 27), le Groupe de travail a prié les Parties contractantes de communiquer au secrétariat des renseignements sur l'application, au niveau national, des phases I et II du processus de révision de la Convention TIR.

30. L'IRU a rappelé combien il importait pour les associations garantes que la Convention et ses amendements soient appliqués et que les renseignements concernant cette application soient publiés et communiqués tant au secrétariat de la CEE qu'à l'IRU, afin d'assurer le bon fonctionnement du régime TIR.



## ii) Préparation de la phase III du processus de révision TIR

Documents: TRANS/WP.30/2003/5, TRANS/WP.30/2003/3, TRANS/WP.30/2002/23, TRANS/WP.30/2002/20, TRANS/WP.30/2002/17, TRANS/WP.30/2002/15, TRANS/WP.30/2002/11, TRANS/WP.30/2002/7, TRANS/WP.30/2001/19 et Rev.1, TRANS/WP.30/2001/18, TRANS/WP.30/2001/15, TRANS/WP.30/2001/13, TRANS/WP.30/2001/12, TRANS/WP.30/2001/11, TRANS/WP.30/2001/6, TRANS/WP.30/2001/5, documents sans cote n° 20 (2002), n° 2 (2002), n° 15 (2001), n° 14 (2001), n° 13 (2001), n° 12 (2001), n° 8 (2000), n° 7 (2000), n° 1 (2000) et n° 5 (1997) et EXG/COMP/2002/16.

Mandat et historique: Ordre du jour provisoire (TRANS/WP.30/205), point 8 b) ii).

- Révision du carnet TIR

31. Le Groupe de travail a examiné le document TRANS/WP.30/2003/3, établi par le secrétariat, qui contient une proposition de meilleures pratiques en ce qui concerne la documentation requise au cours d'une opération de transport TIR. À l'issue d'un examen approfondi, qui a notamment porté sur l'état d'avancement des documents et la responsabilité du titulaire d'un carnet TIR en ce qui concerne les renseignements supplémentaires, le Groupe de travail a prié l'IRU d'établir pour sa prochaine session un document contenant une proposition d'amendement de la proposition visant à limiter la responsabilité du titulaire du carnet TIR en ce qui concerne les renseignements contenus dans les documents soumis aux autorités douanières.

- Augmentation du nombre de lieux de chargement et de déchargement

32. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat TIR que la TIRExB avait accepté les solutions à court terme proposées pour augmenter le nombre de bureaux de chargement et de déchargement. Les solutions proposées prévoient des utilisations à la fois consécutives et simultanées de plusieurs carnets TIR. La TIRExB soumettra ces solutions à la prochaine session du Groupe de travail, qui les examinera en même temps que la solution à long terme établie par le secrétariat (TRANS/WP.30/2002/20).

- Utilisation des nouvelles technologies

33. Le Groupe de travail a été informé des progrès accomplis par le Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et techniques de l'informatisation du régime TIR à sa deuxième réunion, tenue à Prague les 14 et 15 novembre 2002, sous la présidence de M. Ille (République tchèque). La tâche principale du Groupe est d'inventorier et d'analyser les éléments de données du carnet TIR actuel et de considérer quels sont les acteurs participant au processus en vue d'établir à leur intention un ensemble de messages électroniques. À cette fin, le Groupe d'experts a commencé par se mettre d'accord sur la structure du projet et déterminer les acteurs concernés et la nature de leurs responsabilités. Les travaux d'analyse des 50 éléments de données contenus dans le carnet TIR ont beaucoup progressé. Le Groupe a décidé qu'à sa prochaine réunion, qui devait se tenir au printemps 2003, il achèverait les travaux d'analyse sur ce point et étudierait des modèles de données théoriques et hiérarchiques. Le Groupe de travail a adopté le rapport de la session (EXG/COMP/10).

34. Le Groupe de travail a accueilli avec intérêt la présentation de M. Jean Kuebler de la Division du commerce de la CEE sur les possibilités d'informatiser la procédure TIR en suivant la méthode mise au point pour UNEDOCS.

**iii) Projets d'amendement relatifs à l'introduction d'un système de contrôle des carnets TIR**

Mandat et historique: Ordre du jour provisoire (TRANS/WP.30/205), point 8 b) iii).

35. Le Groupe de travail a examiné les propositions d'amendement communiquées par la Lettonie en ce qui concerne l'introduction dans la Convention d'un système de contrôle des carnets TIR (TRANS/WP.30/2003/5).

36. Le Groupe de travail a estimé que, d'une manière générale, les modifications proposées permettraient d'améliorer l'échange d'informations entre les autorités douanières et les associations garantes et les organisations internationales délivrant les carnets TIR, et renforceraient la sécurité du système TIR. Le Groupe de travail était d'avis que la Convention devrait seulement faire référence, sans la nommer, à l'organisation internationale (et à son système de contrôle) autorisée à imprimer et à garantir les carnets TIR. Le Groupe de travail a invité les Parties contractantes à soumettre leurs propositions d'amendement au secrétariat dès que possible, afin que ce dernier puisse établir une version amendée de la proposition pour la prochaine session du Groupe de travail.

37. Le Groupe de travail a pris note d'une présentation des nouvelles fonctions de l'application CUTWISE, le logiciel de l'IRU qui renseigne les autorités douanières sur les carnets TIR. Le principal avantage du nouveau logiciel est son pare-feu. L'IRU a remercié l'administration allemande qui a mis à disposition un site pilote pour cette application.

38. L'IRU a accepté en principe de fournir aux Parties contractantes, dès que possible, par le biais de CUTWISE, des instruments supplémentaires pertinents leur permettant d'accéder aux informations contenues dans les bases de données de l'IRU concernant les carnets TIR. Le Groupe de travail a prié l'IRU d'établir un document pour sa prochaine session donnant une vue d'ensemble des informations disponibles dans les bases de données de l'IRU sur les carnets TIR ayant un intérêt du point de vue douanier, pour que le Groupe de travail puisse déterminer les informations qui pourraient faciliter la tâche des autorités douanières.

**c) Application de la Convention**

**i) Fonctionnement et rôle de la Commission de contrôle (TIRExB), du secrétariat TIR et de l'IRU**

Documents: TRANS/WP.30/2002/30, TRANS/WP.30/R.179 et documents sans cote n<sup>os</sup> 1 et 3 (2003)

Mandat et historique: Ordre du jour provisoire (TRANS/WP.30/205) point 8 c) i).

39. Le Groupe de travail a examiné le document sans cote n<sup>o</sup> 1 (2003), qui présentait les conclusions de la réunion des «Amis du Président» qui s'était tenue en janvier 2003. Le Groupe de travail a accueilli cette initiative avec satisfaction et a approuvé le rapport de la réunion, en particulier la démarche en trois étapes proposée dans les conclusions.

40. En ce qui concerne l'accord existant entre la CEE et l'IRU, le Groupe de travail a recommandé au Comité de gestion de donner mandat au secrétariat de la CEE pour réviser cet accord immédiatement après la session du Comité de gestion TIR en février 2003, étant entendu que ce mandat devrait être basé sur les dispositions de la Convention et qu'il devrait respecter les compétences des Parties contractantes à la Convention. Le Groupe de travail a décidé que le groupe des «Amis du Président» fournirait au secrétariat un avis sur le projet d'accord révisé avant sa signature. L'accord révisé sera ensuite signé provisoirement par la CEE et l'IRU en attendant son adoption formelle par le Comité de gestion TIR.

41. En ce qui concerne la définition plus précise des rôles et des responsabilités, le Groupe de travail a prié le secrétariat d'établir, pour sa prochaine session, un document officiel sur la base des documents examinés par les «Amis du Président», y compris le document exposant les vues du Président. Dans ce contexte, le Groupe de travail a invité les Parties contractantes à communiquer leurs contributions écrites au secrétariat le plus tôt possible, afin que celles-ci soient également disponibles pour la prochaine session.

42. La Fédération de Russie a présenté un document sur des propositions d'amendement à examiner en tant que document officiel à la prochaine session du Groupe de travail.

43. Les Parties contractantes ont confirmé le bon fonctionnement du secrétariat TIR ainsi que l'excellent travail du Secrétaire.

44. Le Groupe de travail a jugé qu'il appartenait exclusivement au Comité de gestion TIR de décider du budget de la Commission de contrôle et du montant des droits à percevoir sur le carnet TIR pour financer ce budget.

45. Le Groupe de travail a estimé que la Commission de contrôle était un organe important et que pour poursuivre ses activités et continuer de contribuer efficacement au bon fonctionnement de la Convention, elle devait absolument continuer à bénéficier des services d'un secrétariat compétent doté des ressources nécessaires.

## **ii) Système de contrôle des carnets TIR – SafeTIR (IRU)**

Mandat et historique: Ordre du jour provisoire (TRANS/WP.30/205), point 8 c) ii).

46. Le Groupe de travail a été informé que la prochaine réunion de l'équipe de travail SafeTIR du secrétariat commun IRU/TIR se tiendrait le 18 février 2003 et que, à cette occasion, l'IRU donnerait plus de détails sur les résultats du système SafeTIR, entre les pays et dans les pays, que l'équipe de travail pourrait utiliser comme base pour d'autres études et activités de suivi. Aussi bien le secrétariat de la CEE que l'IRU ont réaffirmé l'importance qu'ils attachaient aux activités de l'équipe de travail. L'IRU a souligné que les travaux de celle-ci resteraient importants même lorsque le système SafeTIR aura été intégré dans la Convention TIR.

## **iii) Règlement des demandes de paiement**

Document: TRANS/WP.30/204.

Mandat et historique: Ordre du jour provisoire (TRANS/WP.30/205), point 8 c) iii).

47. Le Groupe de travail a été informé par l'IRU que celle-ci attendait la décision du Tribunal d'arbitrage en ce qui concerne le paiement des demandes présentées par les autorités douanières

aux anciens assureurs de la chaîne de garantie internationale pour le lot final de 500 carnets TIR. Cette décision devrait être rendue dans les semaines qui suivront la présente session.

48. L'IRU a aussi informé le Groupe de travail qu'à propos des demandes de paiement formulées dans le cadre du système actuel d'assurance, aucun fait nouveau n'était à signaler en dehors de la conclusion d'accords entre l'IRU et la Fédération de Russie et l'IRU et le Bélarus.

**iv) Mesures visant à réduire le nombre de carnets TIR perdus, volés ou falsifiés**

Document: Document sans cote n° 22 (2002).

Mandat et historique: Ordre du jour provisoire (TRANS/WP.30/205), point 8 c) iv).

49. Le Groupe de travail a pris note d'un document préparé par l'IRU (en français seulement, pour l'instant) qui donne un aperçu de l'état des différentes versions des carnets TIR en circulation. En coopération avec l'IRU, le secrétariat établira un document reproduisant ces renseignements dans toutes les langues officielles de la Convention.

50. Le Groupe de travail s'est déclaré préoccupé par la diversité des carnets TIR en circulation, qui risque de nuire au bon déroulement du contrôle du régime TIR par les douanes. Il s'est notamment inquiété du fait que les carnets dits «bleus» (n<sup>os</sup> AX 35 000 000 à PX 35 999 999 et SX 36 000 000 à XZ 37 999 999) restaient en circulation. Il a donc prié l'IRU de demander dès que possible aux associations émettrices de renvoyer tous les carnets TIR autres que ceux conformes à la dernière version, c'est-à-dire les carnets dont le numéro alphanumérique commence à 38 000 000 (les carnets dits «noirs»). L'IRU a confirmé qu'elle s'efforcera de mettre fin au plus tôt à la délivrance des versions antérieures des carnets TIR. Elle a cependant fait observer que les carnets déjà délivrés à des titulaires resteraient en circulation.

51. Le Groupe de travail a rappelé que toutes les versions du carnet TIR présentées aux douanes dans les délais prescrits par la Convention restaient valables, ainsi que la couverture de garantie. Il a cependant invité les autorités douanières à être particulièrement vigilantes à l'avenir lors de la présentation d'anciens carnets TIR qui, selon l'IRU, devraient être retirés de la circulation, notamment les carnets portant des numéros inférieurs à 25 000 000.

**v) Propositions d'amendement concernant des dispositions techniques**

Document: TRANS/WP.30/2002/27.

Mandat et historique: Ordre du jour provisoire (TRANS/WP.30/205), point 8 c) v).

52. Le Groupe de travail a pris note de la présentation, par une entreprise privée, d'un câble à fibres optiques intégrées offrant un meilleur niveau de sécurité contre les manipulations et l'accès non autorisé au compartiment réservé au chargement (TRANS/WP.30/2002/27).

53. Le Groupe de travail a décidé de poursuivre l'examen de cette question à sa prochaine session, où il sera alors possible d'étudier la conformité technique du câble avec les dispositions de l'annexe 2 de la Convention en se fondant sur les résultats des études des autorités douanières à ce sujet.

**vi) Mesures nationales de contrôle en Fédération de Russie**

Documents: TRANS/WP.30/204, TRANS/WP.30/202, TRANS/WP.30/200, TRANS/WP.30/198 et (<http://tir.unece.org>).

Mandat et historique: Ordre du jour provisoire (TRANS/WP.30/205), point 8 c) vi).

54. Le Groupe de travail a pris note des renseignements donnés par la délégation de la Fédération de Russie, selon lesquels aucun changement de fond n'était intervenu au sujet des décrets examinés par le Groupe de travail à des sessions antérieures.

55. Le Groupe de travail a rappelé qu'il avait décidé, à sa dernière session, de soumettre le décret n° 1132 de la Commission douanière nationale de la Fédération de Russie au Comité de gestion de la Convention TIR pour examen.

56. La délégation de Russie a fait savoir qu'une nouvelle mesure recommandait d'indiquer, dans la lettre de voiture, le numéro d'immatriculation du destinataire attribué par l'autorité douanière. Le bureau de douane d'entrée en Fédération de Russie se chargerait de vérifier ce numéro. S'il était correct, le transporteur pourrait bénéficier des procédures simplifiées mises au point par les autorités douanières de la Fédération de Russie.

**vii) Marchandises pondéreuses ou volumineuses**

Documents: TRANS/WP.30/2002/23 et Rev.1, TRANS/WP.30/2003/6 et TRANS/WP.30/2002/8.

Mandat et historique: Ordre du jour provisoire (TRANS/WP.30/205), point 8 c) vii).

57. Le Groupe de travail a examiné le document TRANS/WP.30/2002/23/Rev.1 qui contenait une proposition de commentaire relatif à l'article 17 sur le nombre de carnets TIR requis pour le transport de cargaisons hétérogènes comprenant des marchandises pondéreuses ou volumineuses. Le Groupe de travail a adopté le commentaire figurant dans l'annexe 3 au présent rapport et a décidé de le transmettre au Comité de gestion pour qu'il l'adopte à sa trente-cinquième session, en septembre 2003.

58. Le Groupe de travail a examiné le document TRANS/WP.30/2003/6, établi par le secrétariat, qui contenait une proposition de commentaire à la Convention concernant l'utilisation de plus d'un carnet TIR pour un transport TIR.

59. Le Groupe de travail a décidé de reporter l'examen de la question à sa prochaine session afin d'être à même de l'étudier parallèlement à la proposition que soumettrait la TIRExB au sujet des mesures à court terme pour augmenter le nombre de lieux de chargement et de déchargement.

**viii) Inclusion dans le certificat d'agrément d'informations sur l'emplacement et le nombre de scellements**

Documents: TRANS/WP.30/2003/4 et TRANS/WP.30/2002/24.

Mandat et historique: Ordre du jour provisoire (TRANS/WP.30/205), point 8 c) viii).

60. Le Groupe de travail a examiné la proposition du secrétariat (TRANS/WP.30/2003/4) visant à modifier la note explicative 2.2.1 b) de l'article 2 de l'annexe 6 et le paragraphe 1 b) de l'annexe 2 à la Convention (qui s'applique aussi *mutadis mutandis* aux dispositions de l'annexe 7) lorsque plusieurs scellements douaniers sont nécessaires, et de remplacer, à l'annexe 4, le commentaire existant sur le nombre de scellements douaniers, qui porte sur l'indication dans le certificat d'agrément de l'emplacement et du nombre des scellements douaniers.

61. Le Groupe de travail a décidé de modifier la proposition de manière que, comme il est prescrit dans le modèle du Certificat d'agrément de l'annexe 4 à la Convention, des croquis ou des photographies soient joints au Certificat d'agrément. Il a également décidé de remplacer, dans le commentaire à la note explicative et le commentaire à l'annexe 4 le terme «*biannual*» par le terme «*biennial*», qui signifie tous les deux ans.

62. Le Groupe de travail, après avoir incorporé les modifications susmentionnées dans la proposition, a adopté les modifications à la note explicative 2.2.1 b) ainsi que le commentaire révisé à l'annexe 4, tel qu'il figure dans l'annexe 2 au présent rapport, et décidé de le transmettre au Comité de gestion pour qu'il les entérine à sa prochaine session.

**ix) Notion de destinataire agréé dans la Convention TIR**

Document: TRANS/WP.30/2003/1.

Mandat et historique: Ordre du jour provisoire (TRANS/WP.30/205), point 8 c) ix).

63. Le Groupe de travail a procédé à un premier échange de vues sur la question. Certains représentants ont fait observer que la conclusion de la TIRExB selon laquelle la Convention TIR autorisait déjà actuellement l'application de la notion de destinataire agréé, ce qui rendait donc inutile toute modification du texte de la Convention, devrait inspirer tout examen ultérieur. D'autres représentants ont cependant relevé un certain nombre d'obstacles d'ordre juridique et/ou pratique, qui n'autoriseraient pas le Groupe de travail à entériner les conclusions de la TIRExB.

64. L'IRU a indiqué qu'après délibération elle estimait qu'il serait prématuré, à ce stade, d'envisager d'amender la Convention TIR pour harmoniser davantage l'application de la notion en question.

65. Sans entrer dans le détail, le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa prochaine session, sur la base d'un autre document qu'établirait le secrétariat et qui devrait, en particulier, aborder la question des complications liées à l'application de la notion de destinataire agréé au regard des dispositions de la Convention TIR et par ailleurs se pencher de plus près sur les conséquences pour les autres acteurs concernés (transporteur, association

nationale, organisation internationale et assureur international). Le Groupe de travail s'est félicité de la proposition de la France de rendre compte, à la prochaine session, d'une enquête pilote menée par les douanes françaises, à l'occasion de laquelle certains destinataires avaient été autorisés, dans le respect des procédures douanières et de critères stricts, à recevoir directement dans leurs locaux des marchandises sous couvert d'un carnet TIR.

#### **x) Manuel TIR**

Document: document CEE-ONU et (<http://tir.unece.org>).

Mandat et historique: Ordre du jour provisoire (TRANS/WP.30/205), point 8 c) x).

66. Le Manuel TIR contient les derniers amendements à la Convention ainsi que tous les commentaires correspondants adoptés par le WP.30 et le Comité de gestion. Il peut être consulté et téléchargé dans diverses langues à partir du site Web de la CEE-ONU (<http://tir.unece.org>). Les versions actualisées sur papier sont disponibles en chinois, anglais, français, italien et russe. Une version allemande sera prête dans un avenir proche. Un nombre limité d'exemplaires sont disponibles gratuitement auprès du secrétariat.

67. L'IRU a demandé que les versions Web du Manuel TIR puissent être actualisées dès que les amendements auront été adoptés. Le secrétariat s'est engagé à publier sur le site du TIR, dans un dossier distinct, les pages révisées du Manuel contenant les modifications pertinentes, dès que les amendements pourront être considérés comme adoptés, conformément aux procédures légales prévues par la Convention.

#### **xi) Autres questions**

##### Application concrète de l'Union douanière entre la Fédération de Russie et le Bélarus

68. L'IRU a fait part des difficultés qu'avaient les opérateurs à comprendre l'application concrète de l'Union douanière entre la Fédération de Russie et le Bélarus. Afin d'éviter toute irrégularité inutile résultant d'une mauvaise interprétation de l'application des règles régissant les dispositions de l'Union douanière en matière de transit, l'IRU a demandé que ces dispositions soient expliquées, notamment en ce qui concerne les volets et les souches tamponnées par les différentes administrations dans le cas d'un transport TIR de l'UE vers la Fédération de Russie via le Bélarus et inversement, et l'autorité compétente pour l'ouverture d'une procédure d'enquête et l'application des dispositions de l'article 11.

69. Le Groupe de travail a invité la Fédération de Russie et le Bélarus à établir, pour la prochaine session, un document décrivant les dispositions pertinentes de l'Union douanière et les modalités d'application concrète aux opérations de transport TIR d'Ouest en Est et inversement. Le Groupe de travail a également invité les autres Parties contractantes à communiquer par écrit des renseignements d'autres unions douanières qui pourraient avoir une incidence sur les modalités d'application concrète du régime TIR.

## **PRÉVENTION DE L'UTILISATION ABUSIVE DES SYSTÈMES DE TRANSIT DOUANIER PAR DES CONTREBANDIERS**

Document: TRANS/WP.30/127.

Mandat et historique: Ordre du jour provisoire (TRANS/WP.30/205), point 9.

70. Les délégations n'ont fourni aucune information nouvelle sur la question.

### **QUESTIONS DIVERSES**

Mandat et historique: Ordre du jour provisoire (TRANS/WP.30/205), point 10.

#### **a) Dates des prochaines sessions**

71. Le Groupe de travail a décidé de convoquer sa cent quatrième session du 17 au 20 juin 2003. La date limite officielle pour la soumission de documents est fixée au 28 mars 2003.

72. La cent cinquième session du Groupe de travail est provisoirement prévue du 22 au 26 septembre 2003, parallèlement à la trente-cinquième session du Comité de gestion TIR et à la sixième session du Comité de gestion de la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières.

#### **b) Restriction à la distribution des documents**

73. Le Groupe de travail a décidé qu'il n'y avait pas lieu d'appliquer de restriction à la distribution des documents publiés à l'occasion de la session en cours.

### **ADOPTION DU RAPPORT**

Mandat et historique: Ordre du jour provisoire (TRANS/WP.30/205), point 11.

74. Le Groupe de travail a adopté le rapport sur sa cent troisième session.

---



**Annexe 1****DISCOURS D'OUVERTURE DE M<sup>me</sup> B. SCHMÖGNEROVÁ,  
SECÉTAIRE EXÉCUTIVE DE LA CEE  
(mardi 4 février 2003 à 10 heures)**

Mesdames et Messieurs,

Je vous souhaite la bienvenue à la cent troisième session du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30).

L'ordre du jour provisoire de votre réunion montre que vous avez à connaître de l'état, de la portée et de l'application de nombreuses conventions telles que les Conventions douanières relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers privés et des véhicules routiers commerciaux, la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, les projets de conventions de la CEE-ONU relatives à un régime de transit douanier international pour les marchandises transportées par chemin de fer et bien entendu la Convention TIR. Pour des raisons évidentes, je me limiterai aujourd'hui à la Convention TIR.

Durant plus de 40 ans, la Convention TIR a largement facilité le développement des transports et des échanges internationaux en Europe, apportant ainsi une contribution majeure à la croissance économique et à la prospérité des pays européens, ainsi qu'à l'intégration européenne.

Un tel résultat a pu être obtenu grâce au régime de transit international des marchandises efficace et peu coûteux institué par la Convention TIR. Par le biais d'une réglementation élaborée de façon judicieuse, la Convention a mis en place, entre autres, des procédures douanières extrêmement simplifiées mais tout de même efficaces, ainsi qu'un système de garantie peu onéreux. Cet objectif a également pu être atteint car elle s'est appuyée sur une coopération étroite entre les autorités douanières des Parties contractantes et les transporteurs routiers, offrant ainsi un exemple unique de partenariat entre secteurs public et privé.

Aujourd'hui, la Convention continue d'être utile à l'ensemble des Parties contractantes, mais elle est particulièrement importante, voire absolument indispensable, pour les pays en transition d'Europe centrale et orientale et des Balkans ainsi que ceux du Caucase et les pays sans littoral d'Asie centrale.

Les événements récents ont cependant montré que la Convention est gravement menacée, notamment en raison de son utilisation abusive par le crime organisé. Des mafias internationales très organisées profitent de manière illicite des procédures simples et peu coûteuses de passage aux frontières mises en place par la Convention et commettent un nombre incalculable d'infractions à l'encontre de la législation douanière. Ce phénomène affecte précisément les pays qui ont le plus besoin du système TIR et qui, en même temps, sont les plus exposés à de tels abus en raison des difficultés liées au processus de transition en cours, de leur retard technologique et structurel et de l'existence de marchés noirs, sur lesquels les marchandises peuvent être écoulées sans difficultés.

Comme indiqué dans le rapport de la réunion d'octobre 2002, l'IRU a déclaré avoir reçu plus de 3 500 demandes de paiement en 2002, depuis le début de l'année jusqu'à la date de la réunion, alors qu'elle en avait reçu moins de 600 en 1994 lorsque le groupement d'assureurs précédent avait décidé de retirer sa garantie. L'IRU a également déclaré que plus de 80 % de l'ensemble des demandes de paiement en attente provenaient de deux Parties contractantes. Il s'agit en fait d'une hausse spectaculaire et disproportionnée du nombre de fraudes, en particulier pour ces deux pays. En outre, en 2002, les autorités russes avaient commencé à soumettre des demandes de paiement portant sur des réclamations individuelles, ce qui était contraire aux pratiques des années précédentes au cours desquelles des règlements sur une base forfaitaire avaient été négociés. En conséquence, le nombre important de réclamations et la nouvelle stratégie les concernant, adoptée par la Fédération de Russie, ont provoqué une augmentation du risque aussi considérable qu'inattendue, qu'aucun système de garantie ou groupement d'assureurs n'aurait été en mesure d'accepter.

Dans ces conditions, il était particulièrement excessif de qualifier le paiement d'«acte automatique et incontestable», sans tenir compte en aucune façon de l'augmentation considérable du risque pesant sur la chaîne de garantie. Même si je reconnais que le secrétariat porte une part de responsabilité à cet égard, j'espère que vous admettrez que des points de vues similaires exposés par certains membres de la TIRExB et certains délégués du Groupe de travail peuvent également avoir encouragé cette nouvelle stratégie. Si ces points de vues l'avaient emporté, il n'y aurait plus aujourd'hui de système TIR, ni dans la Fédération de Russie, ni peut-être ailleurs.

Au fil des années, ces points de vues, et d'autres exprimés récemment, comme la proposition visant à rétablir les marchandises sensibles au sein du système TIR, ont affecté les relations entre les différents acteurs du système TIR créant un climat de méfiance entre eux. Cela explique pourquoi le Groupe de travail, durant ses sessions de juin et d'octobre 2002, n'a pas suffisamment tenu compte des chiffres mentionnés ci-dessus et des graves inquiétudes exprimées à cette occasion par l'IRU.

Nous avons eu la chance de pouvoir éviter la crise grâce au dynamisme des autorités douanières russes et de l'IRU. À ce titre, je souhaite remercier encore les autorités douanières russes et l'IRU d'avoir été si promptes à rechercher une solution négociée.

Nous devons nous tourner vers le futur et tout mettre en œuvre pour qu'une telle crise ne se reproduise pas. Si nous n'agissons pas ou si nous n'assumons pas pleinement nos responsabilités, nous risquons fort une rupture du système TIR dans un avenir proche. Pour éviter cet écueil, le Groupe de travail devrait, d'après moi, recommander au Comité de gestion d'axer ses travaux et ceux de la TIRExB sur le meilleur moyen d'éviter les fraudes dans les pays visés par la criminalité organisée ou qui pourraient en devenir la cible. Le Groupe de travail devrait également favoriser un climat de confiance entre les parties concernées, en particulier entre les Parties contractantes et le secteur privé. À cet égard, il est important que l'IRU travaille à améliorer sa communication et les informations qu'elle transmet. Il importe également que les organismes concernés créent un environnement de travail et un cadre réglementaire qui permet au secteur privé de remplir son rôle commercial avec toute la latitude nécessaire et sans ingérence inutile. De plus, il convient d'éviter les initiatives qui provoquent une augmentation considérable et inattendue du risque pour le système de garantie.

Je remercie en particulier le groupe des «Amis du Président» pour sa proposition de stratégie en trois étapes, à laquelle je souscris pleinement, et j'encourage vivement ce groupe de travail à recommander au Comité de gestion de procéder à son adoption et à sa mise en œuvre immédiate.

Je remercie également le Gouvernement de Lettonie pour sa proposition, que je soutiens pleinement, en faveur de l'introduction dans la Convention d'un système de contrôle visant à permettre à l'IRU et aux organismes de garantie de mieux gérer les risques encourus par le système de garantie. Il serait souhaitable que cette proposition d'amendement puisse être finalisée dans les plus brefs délais.

Mesdames et Messieurs, il est essentiel, pour les économies des Parties contractantes et pour le bien-être de leurs citoyens, que la Convention TIR puisse continuer à faciliter le développement des transports et des échanges internationaux. Je vous demande à vous, délégués des gouvernements, représentants de la Communauté européenne et de l'IRU, de tout mettre en œuvre en vue d'atteindre cet objectif stratégique des Parties contractantes.

Je souhaite au Groupe de travail plein succès dans ses travaux et vous remercie de votre attention.

---

Annexe 2

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

**PROPOSITION D'AMENDEMENT**

**adoptée par le Groupe de travail le 7 février 2003**

Modifier, dans l'annexe 6, la note explicative 2.2.1 b) à l'article 2, paragraphe 1 b), de l'annexe 2 (s'applique aussi *mutatis mutandis* aux dispositions de l'annexe 7):

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

2.2.1 b) Portes et autres systèmes de fermeture».

Ajouter un nouvel alinéa *f* au point 2.2.1 b):

«f) Dans les cas où plusieurs scellements douaniers sont nécessaires pour en assurer la sécurité, le nombre de ces scellements doit figurer sur le certificat d'agrément sous la rubrique 5 (annexe 4 de la Convention TIR de 1975). Un croquis, ou des photographies, du véhicule doit être joint au certificat d'agrément pour montrer l'emplacement exact des scellements douaniers.

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] sont 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, par.62}»*

Supprimer le commentaire sur le nombre de scellements douaniers à l'article 2, paragraphe 1 b) (s'applique aussi *mutatis mutandis* aux dispositions de l'annexe 7).

Remplacer le commentaire existant sur le nombre de scellements douaniers à l'annexe 4 de la Convention par le texte ci-après:

*«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 doit figurer sur le certificat d'agrément sous la rubrique 5 (annexe 4 de la Convention TIR de 1975). Un croquis, ou des photographies, du véhicule doit être joint au certificat d'agrément pour montrer l'emplacement exact des scellements douaniers. La présente disposition, qui entre en vigueur le [7 août 2003], est 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, par. 62}»*

---

**Annexe 3**

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

Commentaires adoptés par le Groupe de travail CEE-ONU  
des problèmes douaniers intéressant les transports

**COMMENTAIRE À L'ARTICLE 17**

Ajouter à l'article 17 un nouveau commentaire, libellé comme suit:

*«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.».*

Ajouter le même commentaire à l'article 32.

{TRANS/WP.30/206, par. 57}

-----