



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.30/2001/1  
13 décembre 2000

FRANÇAIS  
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des problèmes douaniers  
intéressant les transports

(Quatre-vingt-dix-septième session, 20-23 février 2001,  
point 8 d) iii) de l'ordre du jour)

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

**Application de la Convention**

**Procédures applicables en cas de suspension d'une opération TIR**

**Communication de la Communauté européenne**

Note : Comme suite à la demande faite par le Groupe de travail à sa quatre-vingt-seizième session, le secrétariat reproduit ci-après les propositions communiquées par la Communauté européenne (TRANS/WP.30/192, par. 53).

1. Dans le document TRANS/WP.30/2000/7, sont énoncées les vues du Service des douanes hongroises sur les procédures applicables dans les cas où une opération TIR commence en République fédérale de Yougoslavie ou traverse son territoire. Ce document a été examiné par le WP.30 à sa quatre-vingt-quatorzième session. La Communauté européenne a indiqué qu'elle avait aussi étudié ce cas et d'autres situations relatives à des opérations TIR impliquant la République fédérale de Yougoslavie. Elle a accepté de présenter un document exposant ses vues sur la question (TRANS/WP.30/188, par. 58).

## **A. STATUT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE DE YUGOSLAVIE**

2. La Yougoslavie est Partie contractante à la Convention TIR, mais une opération TIR ne peut être établie sur son territoire (voir le document TRANS/WP.30/AC.2/59, annexe 1). Dans les commentaires qui suivent, toutes les indications s'appliquent également aux autres Parties contractantes sur le territoire desquelles une opération TIR ne peut pas être établie.

### **I. Opération TIR commençant en Yougoslavie**

3. Une opération TIR ne peut pas être établie en Yougoslavie. Par conséquent, un carnet ouvert en Yougoslavie n'est pas valable, même s'il a été présenté à un bureau de départ yougoslave et accepté par les autorités douanières yougoslaves. Lorsqu'un tel carnet est par la suite présenté à un bureau de douane de passage d'une Partie contractante suivante, il reste invalide et ne peut être accepté par les autorités douanières. Si le transport des marchandises doit se poursuivre sous le couvert du régime TIR, alors un nouveau carnet TIR doit être ouvert.

### **II. Opération TIR se terminant en Yougoslavie**

4. Un carnet TIR, parce qu'il ne peut pas être établi en Yougoslavie, n'indiquera sans doute pas un bureau de douane en Yougoslavie comme étant le bureau de destination. Si un tel carnet est présenté aux autorités du bureau de douane de départ ou de passage dans une autre Partie contractante, il ne doit pas être accepté tant que le titulaire du carnet ou son représentant ne le modifie pas en y indiquant un bureau de destination valable.

### **III. Opération TIR passant par la Yougoslavie**

5. Il peut arriver qu'un carnet TIR soit correctement ouvert dans une Partie contractante et que, par la suite, l'envoi passe par la Yougoslavie avant de gagner la Partie contractante suivante où une opération TIR peut être établie. Étant donné qu'un carnet ne peut pas être établi en Yougoslavie, l'opération TIR est suspendue pendant le transit de l'envoi en Yougoslavie. La question se pose alors de savoir quelle procédure suivre lorsque les marchandises et le carnet sont présentés aux autorités douanières au bureau d'entrée dans la Partie contractante suivante.

6. L'article 26 de la Convention s'applique aux cas où un envoi TIR traverse le territoire d'un pays où l'opération TIR est suspendue dans un certain nombre de situations précises. Toutefois, il ne prévoit pas le cas yougoslave, même si les situations évoquées à l'article 26 en sont très proches : une Partie contractante où une opération TIR ne peut pas être établie n'est guère différente d'un État qui n'est pas Partie contractante. On peut donc dire qu'en l'absence de dispositions s'appliquant directement au cas yougoslave, l'article 26 devrait servir de guide pour ce qui est de la procédure à suivre. Dans ce cas, les autorités douanières de la Partie contractante suivante dont le territoire est ensuite emprunté accepteront le carnet TIR pour la reprise de l'opération TIR, sous réserve que les scellements douaniers et/ou marques d'identification soient demeurés intacts. Il s'ensuit que si les scellements douaniers originaux ne sont pas demeurés intacts, les autorités douanières n'accepteront pas le carnet TIR et un nouveau carnet devra être ouvert. C'est là la position adoptée par la Hongrie en ce qui concerne les envois TIR arrivant de Yougoslavie et elle semble justifiée au vu des dispositions de l'article 26.

7. Pour clarifier la situation, il est proposé d'amender l'article 26 de façon qu'il s'applique expressément au transport sous couvert d'un carnet TIR à travers le territoire d'une Partie contractante où un carnet ne peut pas être établi, sous réserve des observations qui suivent.

## **B. NOUVELLE APPROCHE**

8. Le refus d'un carnet dans la Partie contractante suivante sous prétexte que les scellements douaniers ne sont pas intacts paraît peu défendable. Si les scellements douaniers sont rompus en cours de route, l'article 25 dispose que la procédure prévue à l'annexe I sera suivie et que le procès-verbal certifié de constat à insérer dans le carnet TIR sera dressé. Le procès-verbal de constat permet bel et bien d'apposer de nouveaux scellements et de poursuivre le transport sous le couvert du même carnet, même si cette procédure n'est pas obligatoire et dépendra des circonstances. Une démarche analogue devra être adoptée si les scellements douaniers ont été rompus durant la suspension de l'opération TIR et il est proposé que l'article 26 soit amendé en conséquence. L'IRU a confirmé que la garantie dans la Partie contractante suivante resterait valide.

## **I. Propositions d'amendement à la Convention**

9. Modifier la première phrase du paragraphe 1 de l'article 26, comme suit :

"Lorsque le transport effectué sous carnet TIR emprunte sur une partie du trajet le territoire d'une Partie contractante où une opération TIR ne peut pas être établie ou le territoire d'un État qui n'est pas Partie contractante à la présente Convention, l'opération TIR sera suspendue durant cette traversée."

10. Ajouter, à la suite du paragraphe 1 de l'article 26, une phrase libellée comme suit :

"Si les scellements douaniers ne sont pas demeurés intacts, les autorités douanières peuvent accepter le carnet TIR pour la reprise de l'opération TIR en vertu des dispositions de l'article 25".

## II. Proposition transitoire

11. Il s'écoulera beaucoup de temps avant que les amendements ci-dessus soient adoptés et entrent en vigueur. Or l'application de la nouvelle procédure aux envois TIR traversant la Yougoslavie est de toute évidence d'une impérieuse nécessité. Aussi est-il proposé d'autoriser la nouvelle procédure dans de tels cas en ajoutant un commentaire à l'article 26, comme indiqué ci-après. Ce commentaire ne pourrait pas s'appliquer aux autres situations actuellement visées par l'article 26 puisqu'il serait alors en contradiction avec les dispositions dudit article.

### Commentaire à l'article 26

"Suspension d'une opération TIR

L'article 26 devrait être considéré comme s'appliquant également au transport effectué sous carnet TIR qui emprunte sur une partie du trajet le territoire d'un État partie où une opération TIR ne peut pas être établie, sauf que dans les cas où les scellements douaniers ne sont pas demeurés intacts les autorités douanières de la partie contractante sur le territoire de laquelle se poursuit le transport peuvent accepter le carnet TIR pour la reprise de l'opération TIR en vertu des dispositions de l'article 25."

12. Ces projets d'amendement sont nécessaires si l'on veut que la Convention énonce des règles claires au sujet des envois TIR traversant le territoire de Parties contractantes où un carnet ne peut être établi, et si l'on veut aussi que les carnets soient acceptés par les Parties contractantes suivantes dans les cas actuellement non visés par l'article 26. Le commentaire proposé permettra cependant de faire face à la nécessité de modifier de toute urgence la procédure à suivre pour les envois TIR traversant la Yougoslavie et on peut considérer que les amendements à l'article 26 peuvent être différés sans risque, du moins jusqu'à ce qu'on puisse s'atteler aux autres amendements plus importants découlant de la révision de la Convention.

-----