



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.30/190
20 juillet 2000

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 QUATRE-VINGT-QUINZIÈME SESSION
(19-23 juin 2000)**

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Paragraphe</u> s	<u>Page</u>
Participation	1 – 4	4
Adoption de l'ordre du jour	5	4
Activités d'organes de la CEE et d'autres organismes de l'ONU intéressant le Groupe de travail.....	6	4
Activités d'autres organisations intéressant le Groupe de travail	7	5
Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, 1982 ("Convention sur l'harmonisation")	8 - 12	5
Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR de 1975)	13 -14	6

TABLE DES MATIÈRES (suite)

	<u>Paragraphes</u>	<u>Page</u>
a) État de la Convention	13 -14	6
b) Révision de la Convention	15 - 16	6
i) Adoption de propositions d'amendement dans le cadre de la phase II du processus de révision TIR.....	15 - 21	6
ii) Adoption de procédures recommandées concernant les propositions d'amendement dans le cadre de la phase II du processus de révision TIR	22 - 24	13
iii) Préparation de la phase III du processus de révision TIR.....	25 – 30	
c) Élargissement du champ d'application de la Convention.....	31 – 32	
d) Application de la Convention.....	33 – 57	
i) Projet de recommandation sur la validité des opérations TIR à utilisateurs multiples	33 – 36	
ii) Règlement des demandes de paiement.....	37	
iii) Rétablissement de la garantie pour les marchandises sensibles et autres marchandises exclues	38 – 40	
iv) Interprétation de l'article 3 de la Convention.....	41 – 42	
v) Validité des véhicules à rideaux latéraux.....	43 – 48	
vi) Procédures à appliquer en cas d'interruption d'une opération TIR ..	49 – 50	
vii) Questions diverses.....	51 – 57	
Application de la Convention TIR dans la Fédération de Russie	51 – 54	
Transport de conteneurs et de semi-remorques via la mer Baltique	55	
Présence d'immigrants illégaux dans des camions transportant des marchandises sous régime TIR.....	56	
Imposition d'une escorte obligatoire en cas de transport de marchandises d'une valeur supérieure à 50 000 dollars des États-Unis	57	
Prévention de l'utilisation abusive des systèmes de transit douanier par des contrebandiers.....	58	

TABLE DES MATIÈRES (*suite*)

	<u>Paragraphes</u>	<u>Page</u>
Questions diverses	59 - 61	
a) Dates des prochaines sessions.....	59 – 60	
b) Restrictions à la distribution des documents.....	61	
Adoption du rapport.....	62	

* * *

Annexe 1 : Convention TIR de 1975 - Marchandises pour lesquelles il n'existe pas de couverture de garantie sur le territoire de la Communauté européenne

Annexe 2 : Proposition d'amendement à la Convention TIR de 1975

RAPPORT

PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail a tenu sa quatre-vingt-quinzième session du 19 au 23 juin 2000 sous la présidence de M. F. Paroissin (France).
2. Ont participé à la session des représentants des pays suivants : Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, ex-République yougoslave de Macédoine, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Italie, Lettonie, Lituanie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Suède, Suisse et Turquie. Des représentants de la Communauté européenne (CE) étaient également présents.
3. La Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) était représentée.
4. Les organisations non gouvernementales suivantes étaient représentées : Union internationale des transports routiers (IRU), Alliance internationale de tourisme/Fédération internationale de l'automobile (AIT/FIA), Comité de liaison de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR) et Transfrigoroute International.

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

Documents : TRANS/WP.30/189; document officieux No 13 (2000)

5. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat de la CEE (TRANS/WP.30/189) auquel il a ajouté les rubriques suivantes à examiner, si les délais impartis le permettent, au titre du point 5 d) vii) :
 - Application de la Convention TIR dans la Fédération de Russie;
 - Transport de conteneurs et de semi-remorques par la mer Baltique;
 - Immigrants clandestins se trouvant à bord de camions transportant des marchandises sous le régime TIR;
 - Imposition d'une escorte lorsque la valeur des marchandises est supérieure à 50 000 dollars des États-Unis.

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

6. Le Groupe de travail a été informé des résultats de la cinquante-cinquième session de la Commission économique pour l'Europe (3-5 mai 2000). Il a noté que la Commission avait examiné la question de l'élaboration de directives et de procédures concernant la participation des milieux d'affaires aux travaux des différents organes subsidiaires de la CEE.

ACTIVITÉS D'AUTRES ORGANISATIONS INTÉRESSANT LE GROUPE DE TRAVAIL

7. Le Groupe de travail a été informé des activités récentes de la Direction générale de la fiscalité et de l'union douanière de la Commission européenne (TAXUD) en ce qui concerne l'application du Nouveau système de transit informatisé (NSTI) dont la mise en œuvre avait débuté le 10 mai 2000. Cet exercice s'était déroulé conformément aux prévisions et le système deviendrait progressivement opérationnel dans toutes les Parties contractantes du régime de transit commun.

CONVENTION INTERNATIONALE SUR L'HARMONISATION DES CONTRÔLES DES MARCHANDISES AUX FRONTIÈRES, 1982 ("Convention sur l'harmonisation")

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

Documents : TRANS/WP.30/2000/11, TRANS/WP.30/1999/12, document informel No 6 (1999), ECE/TRANS/55

8. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa troisième session (Genève, 21 et 24 juin 1999), le Comité de gestion de la "Convention sur l'harmonisation" avait examiné des propositions concernant l'incorporation à la Convention de nouvelles annexes sur : a) la facilitation du passage des véhicules ATP transportant des denrées périssables, élaborée par le Groupe de travail du transport des denrées périssables (WP.11), et b) la rationalisation des formalités de passage des frontières établies par l'IRU (TRANS/WP.30/AC.3/6, par. 12 à 19).

9. Après des discussions préliminaires sur la possibilité d'incorporer ces nouvelles annexes, le secrétariat, s'appuyant sur de nouvelles contributions de Transfrigoroute International et de l'IRU (TRANS/WP.30/1999/12 et document informel No 6 (1999)) et donnant suite aux décisions du Groupe de travail (TRANS/WP.30/186, par. 14 à 17), a réuni un groupe informel spécial d'experts qui a examiné les éléments essentiels nécessaires à la rationalisation des formalités de passage des frontières et établi l'avant-projet d'une nouvelle annexe 8 à la Convention.

10. Au vu des résultats de la réunion du groupe d'experts (TRANS/WP.30/2000/11), le Groupe de travail a estimé en principe que le projet de nouvelle annexe 8 à la Convention était acceptable, mais qu'il devait être étudié de manière plus approfondie par les autorités nationales compétentes et les experts techniques avant de pouvoir être examiné et adopté par le Comité de gestion à sa prochaine session, prévue en octobre 2000. Le Groupe de travail a aussi appuyé, en principe, l'idée du groupe d'experts selon laquelle la facilitation des formalités de passage des frontières devait être envisagée comme un système nécessitant des procédures administratives et juridiques efficaces pour les marchandises, le véhicule et son conducteur ainsi que des infrastructures adéquates. En ce qui concerne les procédures douanières, il a jugé que les dispositions de la nouvelle annexe devraient être en harmonie avec les dispositions de la Convention de Kyoto récemment révisée. En outre, il fallait revoir les procédures et les résultats à atteindre avec le mécanisme de rapport prévu à l'article 7.

11. Le représentant de Transfrigoroute International a souligné l'importance du texte proposé pour le paragraphe 2 de l'article 4 qui devait permettre d'identifier facilement les véhicules homologués selon l'ATP qui transportent des denrées périssables.

12. Afin de progresser rapidement dans ce domaine, le Groupe de travail a décidé de créer un groupe spécial informel d'experts que le secrétariat convoquerait dans les semaines suivantes pour envisager l'établissement d'un certificat international de contrôle technique pour les camions (art. 4) ainsi que d'un certificat international de pesée de véhicule (art. 5) sur la base d'un projet élaboré par le Comité des transports routiers régionaux de la SECI. Les délégations désireuses de participer aux travaux du groupe d'experts ont été invitées à contacter le secrétariat sans plus tarder.

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

a) État de la Convention

Documents : document informel No 10 (2000), TRANS/WP.30/AC.2/57, annexe 1

13. Le Groupe de travail a été informé que le nombre de Parties contractantes à la Convention TIR de 1975 n'avait pas changé depuis la dernière session (février 2000). Il était toujours de 64. Une liste complète des Parties contractantes à la Convention ainsi que des pays avec lesquels une opération de transit TIR peut être établie est annexée au rapport de la vingt-huitième session du Comité de gestion TIR (TRANS/WP.30/AC.2/57, annexe 1). Le Groupe de travail a aussi pris note des données statistiques, figurant dans le document informel No 10 (2000), sur le nombre de carnets TIR émis et le nombre par pays d'utilisateurs agréés de ces carnets.

14. Le Groupe de travail a noté avec intérêt qu'un certain nombre de pays non européens tels que la Chine et les États du Golfe manifestaient le désir d'adhérer à la Convention. Dans ce contexte, il a été informé des travaux menés par le secrétariat pour établir des versions chinoise et arabe du Manuel TIR ainsi que pour organiser en Jordanie en octobre/novembre 2000 un séminaire spécial sur la formation concernant l'application du régime TIR, à l'intention des pays du Moyen-Orient.

b) Révision de la Convention

i) Adoption de propositions d'amendement dans le cadre de la phase II du processus de révision TIR

Documents : TRANS/WP.30/2000/12; documents informels Nos 9 et 11 (2000), TRANS/WP.30/2000/2

15. Sur la base d'un document récapitulatif (TRANS/WP.30/2000/12), établi par le secrétariat en collaboration avec le Président et en tenant compte des délibérations antérieures, le Groupe de travail, a poursuivi ses débats sur la phase II du processus de révision TIR en vue de transmettre un ensemble complet et cohérent de propositions d'amendement au Comité de gestion TIR, à sa vingt-neuvième session (19 et 20 octobre 2000), pour examen et adoption éventuelle.

16. Le Groupe de travail a approuvé les propositions d'amendement à la Convention contenues dans le document TRANS/WP.30/2000/12 avec les modifications suivantes :

Article premier

Ajouter le nouveau paragraphe suivant :

"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 douane 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;"

Modifier le paragraphe h) actuel qui devient un nouveau paragraphe m) libellé comme suit :

"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;"

Ajouter le nouveau paragraphe suivant :

"o) par 'titulaire' d'un carnet TIR, la personne à laquelle 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 l'intention 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."

Article 8, paragraphe 4

Remplacer (dans la version anglaise) "TIR operation " par "TIR transport" (deux fois).

Article 10, paragraphe 2

Modifier le paragraphe 2 comme suit :

"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 n'ait été obtenu de façon abusive ou frauduleuse ou que la fin de l'opération n'ait pas eu lieu."

Commentaires à l'article 11 (Information aux associations garantes)
(Manuel TIR de 1999, p. 37)

Modifier le commentaire actuel à l'article 8 qui devient un commentaire au paragraphe 1 de l'article 11, libellé comme suit :

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

Les administrations 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."

Commentaire à l'article 11

Ajouter un nouveau commentaire à l'article 11 libellé comme suit :

"Notification au titulaire du carnet TIR

L'exigence de notification au titulaire du carnet TIR mentionnée dans les notes explicatives 0.8.7 et 0.11-1 pourrait être satisfaite par l'envoi d'une lettre recommandée."

Commentaires à l'article 18 (Plusieurs bureaux de douane de départ)
(Manuel TIR de 1999, p. 48)

Modifier le commentaire actuel comme suit :

"Plusieurs bureaux de douane de départ et/ou de destination

Un transport TIR peut intéresser plus d'un bureau de douane de départ et/ou de destination 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 : versions 1 et 2, p. 3 de la couverture), deux feuillets supplémentaires pour chaque bureau de douane de départ et/ou de destination sont nécessaires. Chaque fois que plusieurs bureaux de douane de départ et/ou de destination sont intéressés, les feuillets du carnet TIR doivent être remplis de manière que les marchandises chargées ou déchargées 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."

Commentaire à la note explicative 0.18-2

Ajouter à la note explicative 0.18-2 un nouveau commentaire libellé comme suit :

"Déchargement des marchandises

Le terme 'déchargement' auquel il est fait référence, en particulier, à la note explicative 0.18-2, n'implique pas nécessairement le déplacement des marchandises du véhicule ou du conteneur, par exemple dans les cas où une opération de transport se

poursuit avec le même véhicule ou le même conteneur après qu'un transport TIR est 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 sortie du compartiment de chargement ou du conteneur scellé ou, dans le cas de marchandises pondéreuses ou volumineuses doit être séparée du reste des marchandises pondéreuses ou volumineuses pour lesquelles le transport TIR continue."

Note explicative 0.21-1 à l'article 21

Dans le texte anglais uniquement, remplacer "other than" par "in addition to".

Article 26, paragraphe 1

Dans les première et deuxième phrases, remplacer "l'opération TIR" par "le transport TIR" et "de l'opération TIR" par "du transport TIR", respectivement.

Article 28

Modifier l'article 28 comme suit :

"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 indiqués dans le carnet TIR.

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 pourraient être commises sous cet autre régime douanier ou autre système de surveillance douanière ne sont pas imputées au titulaire du carnet TIR lui-même ou à toute personne agissant en son nom."

Commentaires à l'article 28

Ajouter un nouveau commentaire à l'article 28, libellé comme suit :

"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 ou d'un entreposage en un lieu agréé par les autorités douanières en attendant la déclaration en vue d'un autre régime douanier."

Commentaires à l'article 28 (Restitution des carnets TIR)

(Manuel TIR de 1999, p. 53)

Modifier le commentaire actuel comme suit :

"Restitution d'un carnet TIR au titulaire ou à toute autre personne agissant en son nom

Il convient de souligner que la restitution immédiate du carnet TIR, que l'opération ait été certifiée comme étant terminée avec ou sans réserves, est une obligation essentielle du bureau de douane de destination. Outre qu'elle facilite le contrôle par l'association émettrice et l'organisation internationale visée à l'article 6, elle permet également à ces organisations, dès la restitution du carnet, de délivrer un nouveau carnet au transporteur, le nombre de carnets en circulation (en la possession du titulaire) à un moment quelconque pouvant en effet être limité."

Commentaires à l'article 28 (Possibilité d'utiliser deux carnets TIR pour une seule opération de transport)

(Manuel TIR de 1999, p. 53)

Modifier le commentaire actuel comme suit :

"Possibilité d'utiliser deux carnets TIR pour une seule opération de transport

Parfois le nombre de volets du carnet TIR n'est pas suffisant pour effectuer un transport TIR complet. Dans ce cas, la première partie d'un transport TIR doit être terminée conformément aux articles 27 et 28 de la Convention et un nouveau carnet doit être accepté par le même bureau de douane qui a certifié la fin de l'opération TIR précédente et utilisé pour le reste du transport TIR. Une inscription appropriée doit être portée dans les deux carnets TIR pour attester ce fait."

Commentaires à l'article 28 (Décharge des carnets TIR)

(Manuel TIR de 1999, p. 40)

Modifier le commentaire actuel à l'article 10 qui devient un commentaire à l'article 28 libellé comme suit :

"Fin d'une opération TIR

1. Dans les cas où une opération TIR a été certifiée comme étant terminée sans réserves, l'autorité douanière qui déclare que ce certificat a été obtenu de manière abusive ou frauduleuse doit indiquer dans sa notification de non-apurement et/ou dans sa demande de paiement les raisons pour lesquelles elle a déclaré ce certificat comme ayant été obtenu de façon abusive ou frauduleuse."

Commentaire à l'article 28 (Indication des réserves) (Manuel TIR de 1999, p. 40)

Modifier le commentaire actuel à l'article 10 qui devient un commentaire à l'article 28, libellé comme suit :

"Indication des réserves

Les autorités douanières devraient exprimer leurs réserves à propos de la fin d'une opération TIR de façon très claire et indiquer l'existence d'une réserve en remplissant la case 27 sur le feuillet No 2 du carnet TIR et en plaçant un 'R' à la rubrique 5 de la souche No 2 ainsi qu'en remplissant le procès verbal de constat, s'il y a lieu."

Commentaire à l'article 28 (Autres formes de preuve de la décharge des carnets TIR)
(Manuel TIR, 1999, p. 40)

Modifier le commentaire actuel à l'article 10 qui devient un commentaire à l'article 28, libellé comme suit :

"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 Nos 1 ou 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."

Article 42

Remplacer "une opération TIR" par "un transport TIR".

Annexe 1 à la Convention

Modèle de carnet TIR, version 1 et version 2

Remplacer dans le No 2 des règles sur l'utilisation du carnet TIR les mots "opérations TIR" par "transports TIR".

Commentaire à l'annexe 1

Ajouter un nouveau commentaire à l'annexe 1 libellé comme suit :

"Modèle de carnet TIR et de formulaires de carnet TIR actuellement imprimés et distribués

Afin d'empêcher la falsification des formulaires de carnet TIR et de faciliter leur distribution et enregistrement, les formulaires de carnet 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."

Le représentant de l'IRU a réservé sa position sur la question.

Commentaire à l'annexe 1 (Décharge des carnets TIR)

(Manuel TIR 1999, p. 73)

Modifier le commentaire actuel comme suit :

"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 réserve."

Commentaire à l'annexe 1 (Autres formes de preuve pour la décharge des carnets TIR)

(Manuel TIR de 1999, p. 74)

Modifier le commentaire actuel comme suit :

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

En vue d'établir une autre forme de preuve de la fin dans les règles d'une opération TIR, il est recommandé aux autorités douanières d'accepter exceptionnellement, par exemple, 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 Nos 1 ou 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."

Commentaire à l'annexe 1 (Indication des réserves)

(Manuel TIR de 1999, p. 74)

Modifier le commentaire actuel comme suit :

"Indication des réserves

Les autorités douanières doivent exprimer leurs réserves à propos de la fin d'une opération TIR de manière parfaitement claire et elles doivent également indiquer l'existence d'une réserve en remplissant la case 27 du volet No 2 et en apposant un 'R' à la rubrique 5 de la souche No 2 du carnet TIR, ainsi que remplir le procès-verbal de constat, s'il y a lieu."

17. Le Groupe de travail a aussi noté que les versions française et russe des propositions d'amendement auraient peut-être encore besoin d'être améliorées et il a prié le secrétariat de prendre les mesures nécessaires dans ce sens.
18. Passant en revue l'article 2 de la Convention sur le champ d'application du régime TIR, le Groupe de travail a souligné que le franchissement d'une ou plusieurs frontières de Parties contractantes était une condition essentielle pour qu'il y ait un transport TIR valide. Il a considéré par conséquent que la Convention ne pouvait s'appliquer dans le cas d'une opération de transport dans un même pays, entre une zone franche et le reste de son territoire, du fait qu'aucune frontière n'était franchie en cours de route.
19. En ce qui concerne la nouvelle terminologie définie dans l'article 1 de la Convention, le Groupe de travail a considéré que les mots "commencement" et "achèvement" devraient être utilisés à propos d'un transport TIR afin de les distinguer des mots "début" et "fin" utilisés pour une opération TIR.
20. Le Groupe de travail a été informé de certaines différences de sens entre les textes originaux de la Convention en anglais et en russe ainsi qu'en anglais et en français (document informel No 9). Ayant souligné que les textes dans les trois langues de travail de la Convention devraient être également authentiques, comme le stipule l'article 64 de la Convention, le Groupe de travail a estimé qu'il devrait être remédié à ces différences sans retard et si possible dans le cadre de la phase II du processus de révision TIR, en modifiant les textes français et russe. Toutes les Parties contractantes concernées ont été invitées à envoyer leurs observations à ce sujet, dans les meilleurs délais, au secrétariat afin de les incorporer à l'ensemble des propositions d'amendement faites dans le cadre de la phase II du processus de révision TIR.
21. Le Groupe de travail a aussi pris note du document informel No 11 (2000) contenant certaines propositions d'amendement présentées par les Comités nationaux pour la simplification des procédures et des pratiques dans l'administration, le commerce et les transports (SECIPRO) et il a prié le secrétariat d'examiner ces propositions et de retenir celles dont il pourrait être tenu compte dans le cadre de la phase II du processus de révision TIR.

ii) **Adoption de procédures recommandées concernant les propositions d'amendement dans le cadre de la phase II du processus de révision TIR**

Documents : TRANS/WP.30/1999/10; TRANS/WP.30/1999/7

22. Le Groupe de travail a pris note des recommandations d'ensemble sur la fin et l'apurement des opérations TIR ainsi que sur les procédures de recherche. Ces recommandations ont été élaborées sur les bases des propositions faites précédemment par la Commission européenne, la Fédération de Russie et l'IRU. Le Groupe de travail a aussi pris note d'une liste de documents

recommandés pour démontrer le bien-fondé des créances douanières, élaborée par le secrétariat conformément à la demande du Groupe spécial d'experts sur la phase II du processus de révision TIR (TRANS/WP.30/1999/10).

23. Le Groupe de travail a estimé que ces recommandations permettraient une mise en œuvre transparente et harmonisée du régime TIR à l'échelon national et seraient par conséquent d'un grand intérêt pour l'industrie des transports et de nombreux pays, notamment ceux qui n'avaient adhéré que récemment à la Convention ou qui envisageaient de le faire. Le Groupe de travail a invité toutes les Parties contractantes à envoyer au secrétariat leurs observations sur ce document en vue d'en établir une version révisée, pour examen à la prochaine session.

24. Les participants ont souligné que les procédures recommandées devraient être adoptées par le Groupe de travail et le Comité de gestion TIR dans le cadre de la phase II du processus de révision TIR.

iii) Préparation de la phase III du processus de révision TIR

Document : Documents informels Nos 1, 7 et 8 (2000); TRANS/WP.30/188; document informel No 5 (1997)

25. Le Groupe de travail a rappelé qu'il avait, à sa quatre-vingt-quatorzième session, examiné brièvement un document établi par les secrétariats CEE/ONU et TIR afin de présenter quelques réflexions sur les mesures nécessaires à prendre et les éléments à retenir pour parvenir à un ensemble de propositions d'amendements cohérents et ciblés lors de la phase III du processus de révision TIR (document informel No 1 (2000)) (TRANS/WP.30/188, par. 31 à 38).

26. Compte tenu du document informel No 8 (2000) établi par la Communauté européenne et du document informel No 7 (2000) établi par les secrétariats CEE/ONU et TIR, le Groupe de travail a été d'avis qu'après les phases I et II du processus de révision TIR, la prochaine étape logique consistait à doter le régime TIR d'une base juridique et administrative permettant de recourir aux techniques modernes d'information, de gestion et de surveillance fondées sur des procédures électroniques hautement automatisées et sécurisées. Il a admis que l'informatisation du régime TIR était inévitable vu a) la rapidité aujourd'hui extrêmement rapide 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, b) le besoin sans cesse accru d'une amélioration de l'efficacité des procédures de transit douanier et c) la nécessité de lutter contre les activités frauduleuses, qu'il fallait combattre par les moyens les mieux adaptés et les plus efficaces. À cette fin, la stratégie, les structures et les outils électroniques à retenir lors du processus d'informatisation du régime TIR devaient être choisis et définis dès le départ en étroite consultation avec l'ensemble des autorités douanières et du secteur des transports si l'on voulait doter les autorités douanières nationales et l'industrie des transports de la stabilité à long terme nécessaire au regard des procédures administratives et du cadre juridique sous-jacent.

27. Le Groupe de travail a jugé qu'il fallait, lors de ce processus, prendre en considération l'existence d'une grande diversité de procédures douanières, de pratiques administratives et de prescriptions juridiques nationales dans les Parties contractantes à la Convention. L'informatisation de la procédure TIR, fondée sur le régime TIR tel que modifié lors des phases I et II du processus de révision TIR, devrait donc être centrée sur la possibilité de relier les

procédures nationales de transit douanier au moyen d'un fichier de données normalisé, électronique et/ou sur support papier, contenant tous les renseignements du carnet TIR. Le fichier électronique à créer devrait être compatible avec la plupart, voire l'ensemble, des solutions techniques possibles d'EDI appliquées ou appelées à l'être dans les Parties contractantes à la Convention.

28. Le lien entre les procédures douanières nationales et le transfert des fichiers de données devrait être possible via a) les systèmes internationaux d'EDI, comme tel est le cas actuellement dans le cadre du Nouveau système de transit informatisé (NSTI), b) des cartes à puce qui pourraient être remplies et portées par le transporteur aussi bien qu'être remplies, lues et validées par les autorités douanières, ou c) les carnets TIR actuels, sur support papier, éventuellement complétés par des systèmes de code barres et d'identification du titulaire du carnet TIR.

29. Quel que soit le système qui serait retenu, le Groupe de travail a été d'avis que la méthode suivie pour informatiser le régime TIR devait être audacieuse et prospective et permette d'accepter toutes les solutions technologiques possibles susceptibles d'être appliquées dans les années à venir.

30. Afin de progresser fermement dans ce domaine complexe, le Groupe de travail a décidé de suivre la pratique établie et de créer un groupe spécial d'experts de l'informatisation du régime TIR. Il devrait être composé d'experts des pays intéressés et de représentants de l'industrie. Ses sessions seraient convoquées par le secrétariat en consultation avec le Président du Groupe de travail. Il devrait a) analyser les dispositions administratives et juridiques intéressant l'informatisation du régime TIR, b) étudier à ce sujet les solutions technologiques appropriées et c) étudier l'expérience acquise de l'exploitation de pareils systèmes automatisés aux niveaux national et sous-régional, comme le NSTI, en vue de définir diverses solutions et scénarios possibles, en indiquant tant les avantages que les inconvénients des diverses méthodes. Les conclusions de ces experts pourraient ensuite être examinées par le Groupe de travail et/ou le Groupe de contact TIR au premier semestre 2001.

c) **Élargissement du champ d'application de la Convention**

Document : TRANS/WP.30/188

31. Le Groupe de travail a rappelé qu'il avait, à sa quatre-vingt-quatorzième session, pris note avec intérêt d'une proposition du secrétariat tendant à envisager un élargissement du champ d'application de la Convention TIR au transport ferroviaire, en vue d'établir un régime de transit douanier paneuropéen unique au profit de l'ensemble des modes de transport terrestres placés sur un pied d'égalité (TRANS/WP.30/188, par. 18).

32. Le Groupe de travail a estimé qu'il devrait, en tant que solution idéale, œuvrer en faveur d'un régime de transit ferroviaire paneuropéen unique, en tant que solution idéale, sur la base d'une nouvelle Convention des Nations Unies. À sa prochaine session, il étudierait les progrès accomplis dans ce domaine et se prononcerait sur la suite à donner et une réorientation possible des travaux.

d) Application de la Convention

i) Projet de recommandation sur la validité des opérations TIR à utilisateurs multiples

Documents : TRANS/WP.30/2000/1; TRANS/WP.30/AC.2/55

33. Le Groupe de travail a pris acte de ce que le Comité de gestion TIR avait, à sa vingt-septième session, examiné brièvement un projet de recommandation sur la validité des opérations TIR à utilisateurs multiples (TRANS/WP.30/2000/1) et prié le Groupe de travail de réexaminer la question à sa prochaine session en vue de lui donner son avis à ce sujet (TRANS/WP.30/AC.2/55, par. 9 à 12).

34. Le Groupe de travail a rappelé que la recommandation avait été établie par les secrétariats TIR et CEE/ONU afin de permettre que, dans certaines conditions, les opérations TIR puissent aussi être entreprises par d'autres personnes que le titulaire du carnet TIR, lequel restait néanmoins responsable de la bonne application de la Convention. L'objectif du projet de recommandation était de concilier les interprétations divergentes des Parties contractantes quant à la validité des opérations TIR à utilisateurs multiples et de garantir, à titre temporaire, la transparence de l'application de la Convention dans toutes les Parties contractantes, sachant que l'harmonisation des législations nationales pertinentes et des différentes interprétations de la responsabilité du titulaire du carnet TIR à définir dans la Convention ne serait peut-être pas réalisable dans un avenir proche (TRANS/WP.30/186, par. 65 à 68).

35. Le Groupe de travail a admis que les opérations TIR à utilisateurs multiples ne posaient plus de problèmes majeurs en ce qui concernait l'application de la Convention et il a donc décidé de ne pas poursuivre, pour le moment, l'examen de la recommandation proposée.

36. Le représentant de la Fédération de Russie a estimé que la validité des opérations TIR à utilisateurs multiples, où plusieurs transporteurs étaient en jeu, devait néanmoins être examinée par le Groupe de travail en vue de formuler des dispositions pertinentes sur la question, pour incorporation dans la Convention.

ii) Règlement des demandes de paiement

Documents : TRANS/WP.30/188; TRANS/WP.30/184; TRANS/WP.30/182

37. Le Groupe de travail s'est de nouveau déclaré préoccupé par la lenteur du rythme du règlement des "anciennes" demandes de paiement présentées par les douanes dans le cadre du système d'assurance précédent et il a invité instamment toutes les Parties concernées à apporter le plus rapidement possible une solution aux cas en suspens, qui restaient nombreux.

iii) Rétablissement de la garantie pour les marchandises sensibles et autres marchandises exclues

Documents : TRANS/WP.30/188; TRANS/WP.30/AC.2/2000/1; TRANS/WP.30/184; TRANS/WP.30/178; TRANS/WP.30/162

38. Le Groupe de travail a constaté que, malheureusement, le rétablissement de la couverture de garantie pour les marchandises et les carnets TIR pour lesquels les associations nationales garantes et les assureurs internationaux avaient dénoncé leurs contrats d'assurance n'avait toujours pas progressé.

39. Comme il avait déjà été annoncé à la session de printemps, la couverture de garantie avait été rétablie au 1er avril 2000 sur le territoire douanier de la Communauté européenne pour trois catégories de marchandises (TRANS/WP.30/188, par. 48 à 51).

40. Le Groupe de travail a décidé de joindre en annexe au présent rapport la liste des marchandises qui, au 1er avril 2000, étaient toujours exclues de la couverture de garantie sur le territoire de la Communauté européenne (voir annexe 1 au présent rapport).

iv) Interprétation de l'article 3 de la Convention

Documents : TRANS/WP.30/2000/13; TRANS/WP.30/R.191

41. Le Groupe de travail a rappelé qu'il avait, à sa quatre-vingt-quatorzième session, poursuivi l'examen de la validité de l'article 3 de la Convention et exprimé l'avis que, pour parvenir à une application harmonisée de la Convention, les dispositions de l'article 3 devaient être modifiées. Ces modifications pourraient être fondées sur le projet de commentaire élaboré précédemment par le secrétariat (TRANS/WP.30/R.191) et selon lequel il était acceptable d'appliquer le régime TIR pour le transport des autocars et des camions, chargés ou à vide, se déplaçant sur leurs propres roues, puisque ces véhicules eux-mêmes pouvaient être considérés comme des "marchandises" transportées sous le régime TIR (TRANS/WP.30/188, par. 52 et 53).

42. Le Groupe de travail a examiné le nouveau projet d'article 3 de la Convention, rédigé par le secrétariat (TRANS/WP.30/2000/13). Il a accepté le nouveau libellé de l'article 3 ainsi que le commentaire proposé pour ledit article, auquel il convenait cependant d'ajouter à la fin une phrase supplémentaire ainsi libellée : "Il faut, dans chaque carnet TIR utilisé inscrire à cet effet les mentions voulues". Le Groupe de travail a en outre décidé d'insérer un autre commentaire expliquant les différences dans l'application des articles 15 et 3 a) de la Convention. Le texte approuvé de l'article 3 ainsi que le commentaire modifié et nouvellement ajouté sont reproduits à l'annexe 2 du présent rapport. Ils seront transmis au Comité de gestion TIR, pour adoption à sa prochaine session.

v) Validité des véhicules à rideaux latéraux (véhicules à bâche coulissante)

Document : TRANS/WP.30/2000/14 et Add.1/Corr.1; TRANS/WP.30/2000/10; TRANS/WP.30/2000/6; TRANS/WP.30/1998/14; TRANS/WP.30/R.166

43. Le Groupe de travail a rappelé qu'il avait, à des sessions précédentes, examiné sans l'approuver la validité des véhicules à rideaux latéraux au regard des dispositions de

la Convention. Il avait cependant admis que certains véhicules à rideaux latéraux de construction récente semblaient offrir des garanties de sécurité douanière.

44. Après avoir examiné deux méthodes de base pour aborder cette question, l'une proposée dans un document de la Suède, qui stipulait des prescriptions détaillées dans l'annexe 2 de la Convention pour l'agrément des véhicules à rideaux latéraux (TRANS/WP.30/2000/10), et l'autre dans un document rédigé par le secrétariat, qui proposait simplement d'insérer dans le Manuel TIR un commentaire sur la validité des véhicules à rideaux latéraux sans modifier les dispositions de la Convention (TRANS/WP.30/2000/6), le Groupe de travail avait, à sa quatre-vingt-quatorzième session, prié le secrétariat de réunir un groupe spécial informel d'experts chargé d'élaborer des propositions concrètes sur la validité des véhicules en question au regard de la Convention (TRANS/WP.30/188, par. 55 à 57).

45. Le Groupe de travail a examiné les résultats (TRANS/WP.30/2000/14 et Add.1/Corr.1) de la réunion du groupe d'experts (30 et 31 mars 2000), à laquelle avaient participé des experts des pays membres de la CEE-ONU intéressés, la Commission européenne et le Comité de liaison de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR). Il a noté que le groupe d'experts avait proposé d'insérer un nouvel article 4 dans l'annexe 2 ainsi qu'un nouvel article 5 dans l'annexe 7 de la Convention afin de permettre l'agrément général de tous les types possibles de véhicules et de conteneurs à bâches coulissantes sans faire référence à des types précis de constructions existants.

46. Le Groupe de travail a souscrit, en principe, à la démarche suivie par le groupe d'experts. Une délégation a toutefois estimé qu'il faudrait peut-être revoir les dispositions nouvellement proposées pour le paragraphe 3 de l'article 4 de l'annexe 2 ainsi que pour le paragraphe 3 de l'article 5 de l'annexe 7 de la Convention car elles risquaient de diluer les prescriptions très strictes pour les véhicules et les conteneurs à bâche coulissante proposées au paragraphe 2 précédent des articles 4 et 5, respectivement.

47. Le Groupe de travail a prié le secrétariat d'ajouter aux amendements proposés un dessin supplémentaire faisant clairement ressortir la construction générale des véhicules et des conteneurs à bâches coulissantes. Il a décidé d'examiner brièvement les propositions d'amendement à la session suivante et de les transmettre également à la session à venir du Comité de gestion de la Convention TIR.

48. Considérant que la réunion du groupe spécial d'experts sur les véhicules à rideaux latéraux avait été une expérience fructueuse, le Groupe de travail a décidé de constituer un groupe spécial d'experts sur les questions techniques relatives aux problèmes de transport et de facilitation du passage des frontières. Ce groupe pourrait être convoqué en fonction des besoins pour fournir des conseils au Groupe de travail.

vi) Procédures applicables en cas de suspension d'une opération TIR

Documents : TRANS/WP.30/2000/15 et Corr.1; TRANS/WP.30/2000/7

49. Le Groupe de travail a poursuivi l'examen de la question de l'application de la Convention et des procédures jugées applicables suite à la suspension d'une opération TIR conformément à l'article 26 de la Convention. Des points de vues divergents sur l'interprétation de cet article

avaient été présentés auparavant, en particulier lorsque des marques d'identification ou des scellements douaniers avaient été enlevés ou lorsque, dans les Parties contractantes concernées, aucune procédure TIR ne pouvait être appliquée faute d'association garante agréée (TRANS/WP.30/188, par. 58; TRANS/WP.30/2000/7; TRANS/WP.30/186, par. 70).

50. Se fondant sur un document présenté par la Communauté européenne (TRANS/WP.30/2000/15), le Groupe de travail a examiné la question de l'application de l'article 26 de la Convention. Il a constaté que ses dispositions ne visaient pas le cas de pays Parties contractantes à la Convention dans lesquels aucun régime TIR ne pouvait être appliqué en l'absence d'une association garante agréée et/ou pour toute autre raison. Le Groupe de travail a par ailleurs été d'avis qu'il ne semblerait pas raisonnable de refuser d'accepter des carnets TIR dans toute partie contractante successive au seul motif que les scellements douaniers n'étaient pas intacts. Il fallait résoudre ces problèmes et, partant, la Convention devait être modifiée en conséquence. Certaines des propositions de la Communauté européenne restant à préciser, le Groupe de travail a décidé de revenir sur la question à sa prochaine session.

vii) Questions diverses

Application de la Convention TIR dans la Fédération de Russie

51. Le représentant de la communauté européenne s'est dit préoccupé par le grand nombre de décrets du Comité d'État des douanes de la Fédération de Russie qui entraient souvent en vigueur sans guère de préavis, nuisaient à l'industrie des transports internationaux et ne semblaient pas conformes aux dispositions de la Convention. Il s'est déclaré particulièrement préoccupé au sujet de l'application du décret No 97 du 8 février 2000 qui dressait une longue liste des marchandises devant désormais faire l'objet d'un contrôle physique obligatoire avec ouverture aléatoire des colis aux points d'entrée en Fédération de Russie. L'application de ce décret avait donné lieu à des problèmes et des retards considérables, en particulier à la frontière finno-russe. À ce sujet, le représentant de la Finlande a informé le Groupe de travail que l'association garante finlandaise envisageait d'exclure les transporteurs russes de sa garantie. Le représentant de l'Italie a signalé une évolution analogue dans son pays, ce qui, comme dans le cas de la Finlande, était susceptible d'entraîner une dénonciation de la garantie pour les transporteurs russes dans tous les pays de la Communauté européenne.

52. Le Groupe de travail a noté que la dénonciation partielle de la garantie ne serait pas conforme au paragraphe 2 de l'article 6 et à la première partie de l'annexe 9 de la Convention et pourrait se traduire par la révocation de l'habilitation des associations nationales à délivrer des carnets TIR et à se porter garantes. En conséquence, il pourrait alors s'avérer nécessaire de ne pas accorder le bénéfice du régime TIR sur le territoire de la Communauté européenne.

53. Le représentant de la Fédération de Russie a affirmé que les allégations du représentant de la Communauté européenne n'étaient pas suffisamment étayées. La Commission de contrôle TIR (TIRExB), établie pour superviser et appuyer l'application de la Convention devrait être saisie des arguments et doléances fondés sur des faits. Il a également fourni certains renseignements sur l'application du décret No 97.

54. Dans ce contexte, le Président de la TIRExB, M. R. Ehmcke, a fait observer que celle-ci et le secrétariat TIR étudiaient ces questions et avaient déjà pris contact avec le Comité d'État douanier de la Fédération de Russie en vue de résoudre les problèmes en question.

Transport de conteneurs et de semi-remorques via la mer Baltique

55. Le représentant de l'IRU a informé le Groupe de travail que certaines autorités douanières avaient exigé que soit ouvert un second carnet TIR pour un transport unique sous un régime TIR dans les cas où le transport d'un conteneur ou d'une semi-remorque sous régime TIR était repris après un trajet maritime. Il s'est engagé à transmettre à ce sujet un projet de commentaire à l'article 3 de la Convention à la prochaine session du Groupe de travail.

Présence d'immigrants illégaux dans des camions transportant des marchandises sous régime TIR

56. La question n'a pas été étudiée, faute de temps.

Imposition d'une escorte lorsque la valeur des marchandises est supérieure à 50 000 dollars des États-Unis

57. La question n'a pas été étudiée, faute de temps.

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

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

QUESTIONS DIVERSES

a) Dates des prochaines sessions

59. Le Groupe de travail a décidé de convoquer sa quatre-vingt-seizième session du 16 au 20 octobre 2000. Elle se tiendrait parallèlement à la vingt-neuvième session du Comité de gestion TIR (19 et 20 octobre 2000), la quatrième session du Comité de gestion de la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières de 1982 (18 et 20 octobre 2000) et la première session du Comité de gestion de la Convention relative au régime douanier des conteneurs utilisés en transport international dans le cadre d'un pool (18 et 20 octobre 2000).

60. La quatre-vingt-dix-septième session du Groupe de travail pourrait ensuite se tenir parallèlement à la trentième session du Comité de gestion TIR, dans la semaine du 19 au 23 février 2001.

b) Restriction à la distribution des documents

61. Le Groupe de travail a décidé qu'il n'y avait pas lieu d'apporter des restrictions à la distribution des documents publiés à l'occasion de la présente session.

ADOPTION DU RAPPORT

62. Le Groupe de travail a adopté le rapport sur sa quatre-vingt-quinzième session.

* * *

Annexe 1**CONVENTION TIR DE 1975****MARCHANDISES POUR LESQUELLES IL N'EXISTE PAS DE COUVERTURE
DE GARANTIE SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE
(Situation au 1er avril 2000)**

Rubrique du système harmonisé No	Description des marchandises
01.02	Animaux vivants de l'espèce bovine
02.02	Viandes des animaux de l'espèce bovine, congelées
04.02	Lait et crème de lait, concentrés ou additionnés de sucre ou d'autres édulcorants
ex 04.05	Beurre et autres matières grasses du lait
8.03	Bananes, y compris les plantains, fraîches ou sèches
17.01	Sucres de canne ou de betterave et saccharose chimiquement pure, à l'état solide
ex 22.07	Alcool éthylique non dénaturé d'un titre alcoométrique volumique de 80 % vol. ou plus
ex 22.08	Eaux-de-vie, liqueurs et autres boissons spiritueuses

Annexe 2

**PROPOSITION D'AMENDEMENT À LA CONVENTION TIR DE 1975
ADOPTÉE PAR LE GROUPE DE TRAVAIL LE 16 JUIN 2000**

Remplacer l'article 3 par le texte suivant :

"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 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."

Annexe 2 (suite)**CONVENTION TIR DE 1975****Commentaire à l'article 3**
adopté par le Groupe de travail le 16 juin 2000

Remplacer le commentaire actuel à l'article 3 (Manuel TIR de 1999, p. 32, TRANS/GE.30/10, par. 14 à 17) par le suivant :

"Commentaire

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. Un carnet TIR supplémentaire doit par ailleurs être utilisé pour de tels transports. Il faut, dans chaque carnet TIR utilisé, inscrire à cet effet les mentions voulues.

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."

Ajouter le même commentaire à l'article 29 de la Convention.
